8e Année ✠ N° 375. ✠ 50 centimes. Ce Numéro contient 20 pages de texte et gravures 17 Novembre 1905. ✠ Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

L'automobile de guerre réalisé

Essais décisifs d'une voiture française

La voiture automobile blindée autrichienne franchissant un fossé.

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs.
Etranger „ „ „ „ „ „ „ „ 28 „
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Le 30 Novembre, une nouvelle publication Pierre Lafitte : **Jeunesse !**

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ✠ Fermes & Châteaux ✠ Fem
Musica ✠ La Vie au Grand Air
9 et 11, avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voitures lègères

10-12 HP

et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cie

INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR

108, Rue St-Maur, PARIS

Maison fondée en 1904.

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Cigarettes ou la Poudre **ESPIC**

NOEL ⌀ ÉTRENNES

LES VÉRITABLES

Dragées de Verdun

L. ERAQUIER

brevetées s. g. d. g. *sont sans rivales*

Dragées tendres. parfums, exquis, nuances séduisantes ⌀ Boîtes spécialeg pour Baptêmes. Mariages, Cadeaux ⌀ Nouveautés et fantaisies pour fêtes et cadeaux.

Propriété de la Maison.

HAUTES RÉCOMPENSES A TOUTES LES EXPOSITIONS

Réputation Universelle.

Production annuelle : 1.500.000 kilos.

Tél. 3. — Envoi franco du Catalogue illustré.

Envoi franco boîte échantillon dragéos extra-supérieures contre mandat 3 fr. 25.

Adresse : BRAQUIER, Verdun.

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES

Vente directe au particulier. — Exportation

Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

SOINS, HYGIÈNE

Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'**EVENTRATION** et combattant l'**OBÉSITÉ** — du nouveau tissu à jours pour les **VARICES** supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez les **CORSETS** de toilette ainsi que pour le **REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE** — les **BRAS** et **JAMBES** artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de **BANDAGES HERNIAIRES.** Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.

DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES

S'adresser chez **C. CHANSON,** fabricant, breveté S. G. D. G.

146, Rue de Rivoli, PARIS — *Téléphone* 215-12

PARFUM FLORAMYE L.T. PIVER PARIS

NOUVEAU BANDAGE

Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

BREVTÉS S.G.D.G.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse.* Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention.* Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.**

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1,** Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de **10f.**

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

Pneumatiques-cuir Samson

Breveté S.G.D.G.

Antidérapant imperforable

aussi bons pour la ville que pour la ...

10, rue François PARIS

Adr. Télégr. Pneus

Téléph. 544.33

Maisons à Berlin, Bruxelles, Chicago, Londres, New-York, Milan, Gen... Vie...

MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "

Essence spéciale pour

AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES

Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres

L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout

Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

La Semaine Comique, par Henriot.

— Mais non, mais non... ce n'est pas vous que je chasse, c'est la petite bête qui est derrière vous! Non... mais est-il entêté! puisque je vous dis que ce n'est pas vous!

— Je vous en prie, monsieur le Président de la République.., vous qui avez horreur des courses de taureaux, pourquoi vous acharnez-vous à vouloir tuer des cerfs?

— Pendant les grèves de chemins de fer, il y aurait une fortune à faire en Russie en louant des automobiles.

— Oui, mais faudrait d'abord avoir l'argent pour en acheter.

— Moi, j'ai une peur bleue d'être écrasée par un auto.

— Vons n'avez rien à craindre. Vous ne pourriez pas passer dessous!

LE MERVEILLEUX DESTRUCOR

supérieur à tous les coricides

(Rondelle-Emplâtre) infaillible, d'un emploi facile pour guérir en 3 jours par simple application d'une rondelle.

CORS - OIGNONS - ETC.

Se trouve chez pharmaciens et herboristes

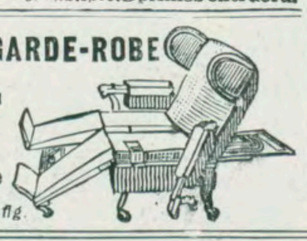
Pharm **CHARLARD,** 12, Bd Bonne Nouvelle, Paris

Prix : Boîte, **1.25** ; franco contre timbres-poste

POUR **ETRE ÉPATANT** à la Noce, à la Fête, en réunion où l'on s'amuse, **RIRE ET FAIRE RIRE** envoy. adressé et 0f30 en timb. à la Sté de la Gaîté Fse, 65, r. Faub. St-Denis, Paris, vous recevrez **Album illustré,** *catal. 130 pag., 300 grav., comiq., farc., physiq., magie, sorcell., chans. monol. à succès, prod. de beauté, insig., assort. déc. drôle lib. spéc.* **3 primes extraord.**

AUTOMOTEUR avec **GARDE-ROBE**

Bouchon se retirant sous le siège



DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

PARIS, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES

Envoi Fco Catalogue contenant 423 fig.

L'emploi des VACUUM MOBILOILS comme lubrifiants augmente le rendement d'une voiture, quelle qu'elle soit. Elle fonctionne mieux et conserve le plus longtemps possible ses qualités

VACUUM OIL COMPANY

Usine à Rouen ⌀ **Société Anonyme Française 34, rue du Louvre ⌀ PARIS**

MOTO NAPHTA

JARDINS

Pépinières BALTET (O. ✻)

Fournissent tous les arbres fruitiers et d'ment, arbustes, rosiers, fleurs, dahlias nouv fraisiers, asperges, etc., avec instructions la manière de planter.

Etiquetage garanti exact - Catalogue franco

BAYARD A. CLÉMENT

Quai Michelet, LEVALLOIS ⌀ Téléphone 234-41

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

17 Novembre 1905 ⌀ N° 375
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS ⌀ Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

Cliché Chusseau-Flaviens.

LE ROI DE PORTUGAL EN AUTOMOBILE

Don Carlos, roi de Portugal, dont on annonce l'arrivée à Paris le 22 novembre, a reçu récemment la visite de M. Loubet. Notre photographie a été prise au moment du voyage présidentiel. Le roi de Portugal, s'il ne conduit pas lui-même, comme son jeune cousin Alphonse XIII, est un des souverains les plus fervents de l'automobilisme; il s'intéresse à la locomotion mécanique.

LES COURSES PLATES EN 1905

COUP D'OEIL RÉTROSPECTIF SUR LES PRINCIPALES ÉPREUVES

Les succès des Flying Fox au début de l'année. Difficile classement des trois ans. Les quatre grands cracks : Jardy, Val d'Or, Clyde, Finasseur.

La saison des courses plates vient de s'achever; peut-être 'est-il pas sans intérêt de passer en revue, à l'occasion de leur clôture, les grandes épreuves de l'année, dont l'ensemble a présenté une physionomie si singulière. Peut être allons-nous rappeler des faits trop connus, mais ils nous donneront l'occasion d'examiner, sinon de résoudre la question qui se pose nécessairement à la fin d'une campagne : que doit-on penser du mérite et de la valeur des principaux sujets de l'année ?

Le prestige des premiers produits de Flying Fox avait été très grand; celui de leurs cadets fut prodigieux. L'écrasante supériorité qu'ils montrèrent en France sur leurs adversaires, le facile succès de Jardy en Angleterre provoquèrent l'enthousiasme. L'imagination surchauffée du public était bien près de voir en eux les représentants d'une race nouvelle et phénoménale dont Ajax et Gouvernant n'avaient été que de simples échantillons. On proclamait d'ailleurs à l'unanimité la médiocrité de leurs concurrents : par un hasard singulier, la place occupée d'ordinaire derrière les craks par les sujets de seconde classe, restait cette année entièrement vide ; cette affirmation se retrouve à diverses reprises sous la plume des écrivains sportifs les plus autorisés.

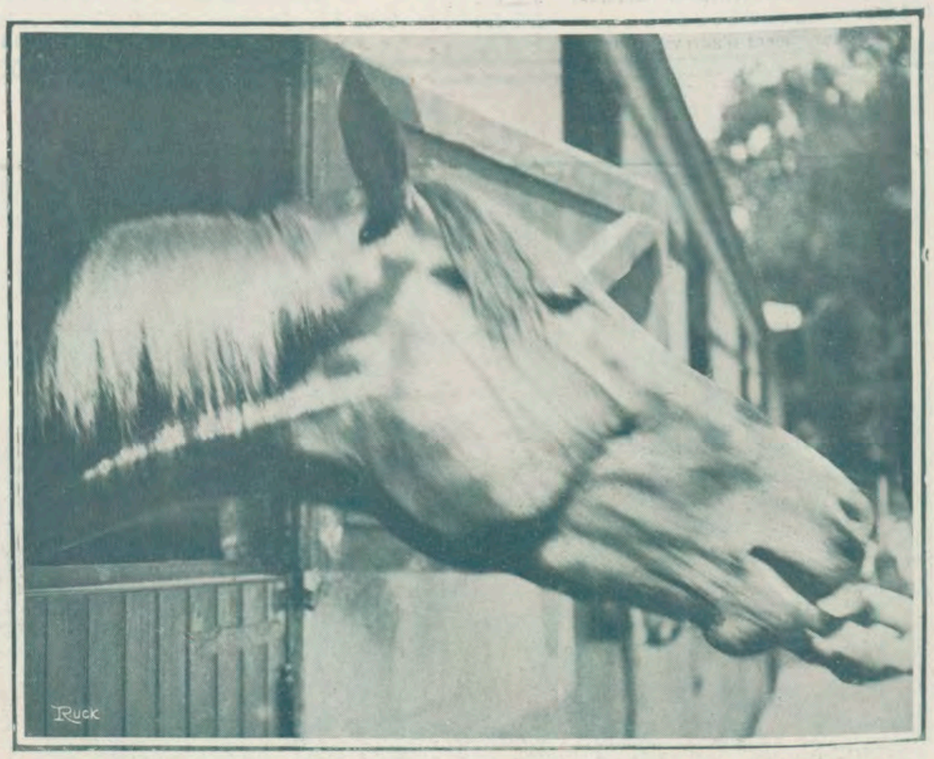
L'année 1905 débute sur cette impression, et l'événement la confirme pendant toute la première partie de la campagne. Selon le programme arrêté d'avance, Jardy s'adjuge le Prix Noailles et le Prix Daru. Val d'Or ne rencontre dans la Poule d'Essai et le Prix de La Rochette aucune opposition sérieuse. Génial remporte sans effort, la plus importante des poules de l'année. On est à la veille du Prix du Jockey Club, du Derby d'Epsom et du Grand Prix. Les deux grandes courses françaises appartiennent d'avance à l'écurie Edmond Blanc, qui peut, entre trois et même quatre poulains, choisir ceux qu'il lui plaira de voir gagner. Jardy doit aborder la lutte à Epsom avec des chances de succès que jamais cheval français n'a possédées depuis Gladiateur. M. Edmond Blanc, qui compte cependant des succès, s'est trouvé très certainement à ce moment, au point culminant de sa carrière sportive et à un degré de fortune que jamais sportman n'avait atteint avant lui. L'effondrement subit et complet de pareilles espérances laissera dans l'histoire des courses un profond souvenir.

Il est oiseux de rappeler comment Adam, Val d'Or et Génial atteints du même mal disparurent momentanément, laissant la casaque orange, rester sans représentant dans le Prix du Jockey Club. La victoire d'un élève du haras du Jardy dans le Derby et le Grand Prix fut une amère consolation. Fait sans exemple : c'est en juillet, à Maisons-Laffitte, que furent disputées les courses les plus intéressantes et les plus significatives de l'année. Finasseur, battant Macdonald d'une encolure en lui rendant deux livres sur le poids pour âge, donna enfin sa véritable mesure. Val d'Or vengea l'échec de Jardy en remportant les Eclipse Stakes sur Cicero. Et dès lors, la rencontre de Val d'Or et de Finasseur fut l'événement souhaité. Elle se produisit dans le prix Monarque, qui devint ainsi le véritable Derby de l'année. La piste, et surtout la distance, n'étaient malheureusement pas celles qui convenaient à une telle épreuve. Val d'Or gagna nettement.

Malheureusement la série noire recommença pour les cracks, et des accidents successifs empêchèrent toute rencontre décisive.

On conçoit que dans ces conditions, le classement, qui s'était opéré, l'an dernier, d'une manière si nette et si rigoureuse, soit, cette année singulièrement difficile. La place est large à l'impression.

La seule indication sérieuse du mérite des trois ans vis-à-vis de leurs aînés est fournie par Finasseur, qui, sur le résultat du Prix du Président de la République, serait de quelques livres supérieur à Macdonald. On a prétendu que Macdonald n'avait pas couru ce jour-là sa meilleure forme ; on fait remarquer que Rataplan a fini à une longueur et demie du poulain de M. Caillault, tandis que l'année précédente l'écart entre eux était d'au moins dix livres. Mais Gouvernant, qui est aussi près que possible de Macdonald a pu rendre, l'an dernier 10 livres à Rataplan; cette année il le bat d'une tête à 6 livres et le précède à Bade de deux longueurs à poids égal. Il est donc fort possible que Rataplan se soit, cet été, à son apogée, rapproché de ses deux adversaires. Il n'y a donc pas de raison bien sérieuse pour suspecter l'exactitude du Prix du Président.



La tête de Finasseur.
Finasseur est le vainqueur, cette année, du prix du Jockey Club, du Grand Prix de Paris et du Prix du Président de la République.

Entre les trois ans, le classement est plus malaisé ; le résultat brutal du Prix Monarque donnerait l'avantage à Val d'Or et ferait de Finasseur l'analogue de Cicero ; par suite, Jardy, battu par ce dernier à Epsom, ne viendrait qu'au troisième rang. Mais l'excuse de Jardy est plus qu'acceptable, et, n'ayant pas reparu depuis sa défaite, il échappe au classement. La défaite de Finasseur par Val d'Or laisse, elle, aussi, quelque doute; on peut faire remarquer que Finasseur finissait à une tête de Phœnix, à un écart de 10 livres, et que Clyde, à Bade, contre le même cheval et au même écart de poids a fourni exactement la même course. Or, Finasseur a affirmé à deux reprises et de façon bien nette sa supériorité sur la pouliche. Finasseur n'a d'ailleurs pas eu, dans le parcours du prix Monarque, l'admirable détente qu'on avait tant remarquée dans ses courses précédentes.

Il est possible qu'entre des animaux aussi voisins, la question de distance doive jouer un rôle important. Finasseur précédait Clyde de plus loin à Longchamp qu'à Chantilly, et il paraît posséder pour les 3.000 mètres d'une piste accidentée une aptitude particulière. On peut constater que Jardy et Val d'Or n'ont jamais gagné que sur des parcours de 2.000 à 2.200 mètres et que sur les parcours plus longs ils ont succombé. Avec de bonnes excuses, sans doute, et il est impossible de leur dénier l'aptitude à tenir la distance; mais la preuve sur ce point reste à faire.

Ce qu'on peut affirmer c'est que les deux cracks de M. Ed. Blanc ont trouvé dans ces deux animaux longtemps méconnus, Finasseur et Clyde, des adversaires dignes d'eux et que tous quatre sont de même classe. Leur valeur doit être à peu près celle des sujets de tête de la génération précédente, qui était une des meilleures qu'on ait vues depuis bien des années. La légende des chevaux phénomènes est entamée, mais la réalité qui la remplace est encore assez brillante.

Les reverrons-nous tous quatre, l'an prochain, et les questions que nous posons sans trop oser les résoudre seront-elles tranchées? Pour Val d'Or, Jardy et Clyde, c'est fort probable. Pour Finasseur on peut l'espérer. Une rencontre dernière entre eux nous serait bien due, après toutes les déceptions de cette année.

A. Pecqueux.

L'AUTOMOBILE DE GUERRE EXISTE

Un gros secret bien gardé ⁄ Essais officiels d'une mitrailleuse automobile française, sur un terrain de manoeuvres français, devant les délégations militaires de divers pays ⁄ Un bataillon d'infanterie anéanti en deux minutes, une charge de dragons couchée à terre en cent mètres ⁄ 30 kilomètres à l'heure dans les terres labourées ⁄ Les fossés franchis ⁄ Les balles du lebel et des shrapnells impuissantes contre les blindages ⁄ ⁄

Un de nos grands confrères quotidiens, le *Journal*, a récemment ouvert un concours « entre les constructeurs français pour découvrir la meilleure application de la traction mécanique aux besoins de l'armée ». Il a arrêté un programme d'après les indications qu'a pu lui fournir « une minutieuse enquête, poursuivie avec persévérance dans les milieux compétents » et d'après « les indications qui ont pu lui être fournies par les plus hautes personnalités militaires ».

L'artillerie automobile japonaise en Mandchourie (caricature allemande). Dessin du *Schnauferl*.

Une batterie japonaise grimpe la côte à pic d'une montagne mandchourienne, grâce à de puissantes voitures de course, derrière lesquelles sont attelés les énormes canons de siège, tandis que d'autres voitures poussent à l'arrière. Les Japonais peuvent ainsi occuper rapidement des points stratégiques d'où ils bombardent avec succès les positions russes.

Nous pouvons aujourd'hui fournir à notre confrère une indication qui lui paraîtra certainement précieuse entre toutes :

Une grande usine française de construction automobile a reçu, après essais concluants, la commande de vingt voitures de guerre, la première sera livrée dans quinze jours environ, et les autres, une à une, sortiront d'ici la fin de l'année des ateliers qui les auront créées de toutes pièces, le canon-mitrailleuse excepté.

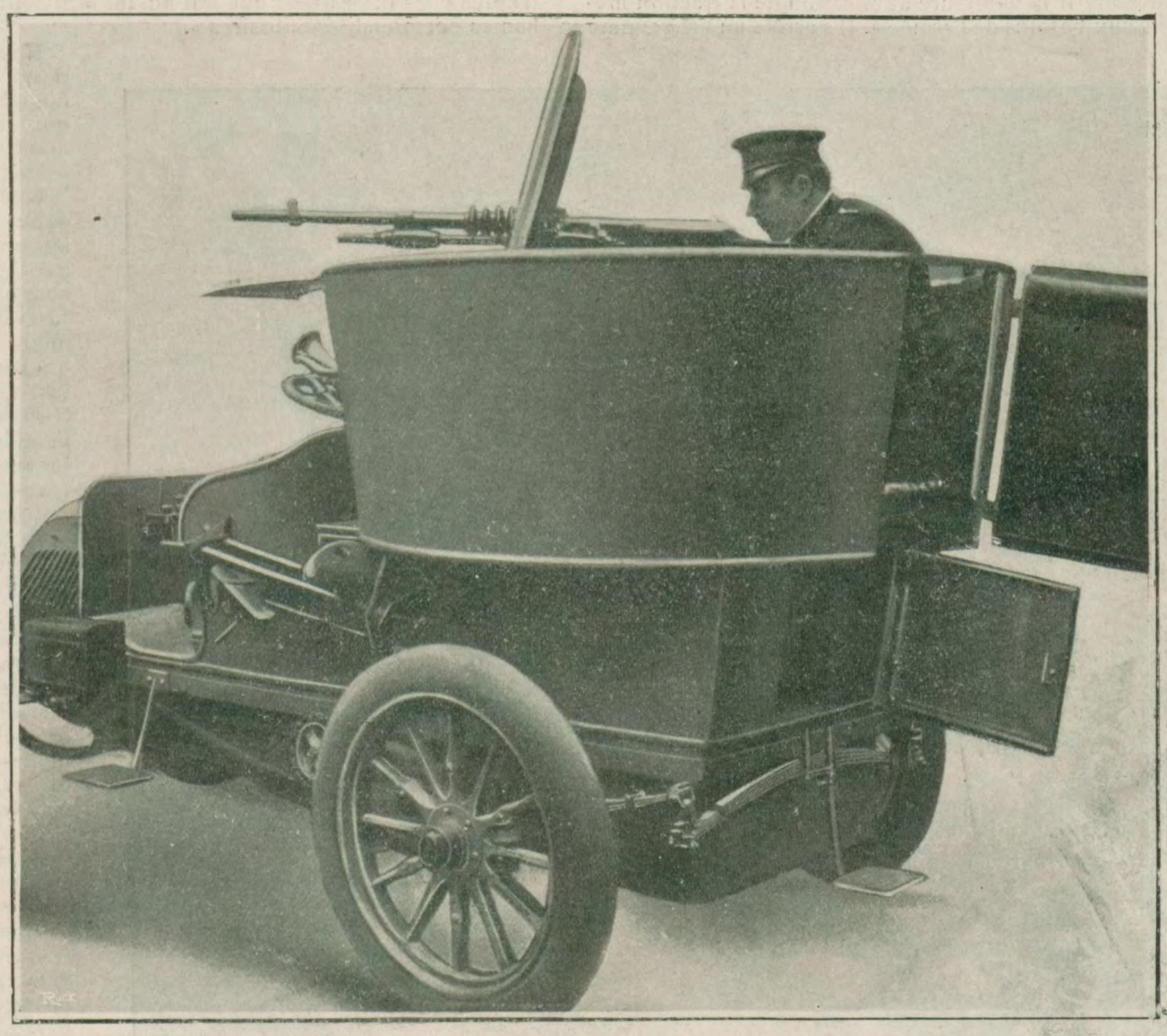
Et je précise : l'usine française est l'usine Charron-Girardot-Voigt ; les essais ont été faits sur un champ de manœuvre militaire, dans le plus grand secret, mais de la façon la plus officielle, et devant les délégations militaires de divers pays ; la commande des vingt voitures a été « passée » ferme à l'usine, qui avait déjà le concours permanent d'un commandant d'artillerie, le commandant Guy, inventeur des nouveaux canons. La seule chose que je ne sache pas, à ce sujet, c'est le pays où iront ces voitures de guerre.

Une grosse indiscrétion dont le hasard seul m'a fait le bénéficiaire, m'a permis d'être je crois le premier journaliste français à connaître cette nouvelle, destinée à faire sensation dans tous les milieux, en France et à l'étranger. La chance, car c'est la pure chance, a favorisé la *Vie au Grand Air*, qui m'avait demandé un article sur l'automobile de guerre et à qui j'ai cru de la plus pure honnêteté professionnelle de réserver les renseignements sensationnels que la bonne fortune m'a permis de recueillir au cours d'une enquête que je faisais pour elle.

Les visiteurs du Salon de l'Automobile de l'année 1903 se souviennent peut-être que sur un des stands de la nef centrale était exposée une voiture blindée, munie à l'arrière d'une véritable tourelle et d'un canon-mitrailleuse. Ce stand était le stand C. G. V. Nous admirâmes tous cette bonne idée fantaisiste, et cette excellente manière d'attirer ainsi l'attention du visiteur sur les choses vraiment sérieuses qu'étaient les voitures de tourisme exposées à côté du canon-réclame. Jadis, Fouquet avait ainsi un nègre du plus beau noir pour faire remarquer son café. Et l'on achetait du café pour avoir regardé ce superbe nègre.

Nous avions tort de penser ainsi. Comme toujours, nous étions tous d'esprit trop léger, trop habitués à crier au bluff, et ne connaissions pas encore assez la hardiesse d'idée et l'initiative de nos constructeurs.

Car c'est de cette mitrailleuse automobile qu'est née la vraie voiture de guerre dont il est aujourd'hui question, et qui ne relève pas du domaine des folles chimères.



La voiture blindée exposée au Salon de l'Automobile de 1903.

Cette voiture, que la plupart des visiteurs du Salon considéraient comme un objet de réclame, est le type original d'où est venu l'engin aujourd'hui construit et expérimenté. Elle comprenait une sorte de tourelle, ou plutôt de toureau blindé, où était installée une mitrailleuse; elle n'avait de commun avec la machine actuelle que le principe.

Certains esprits ayant été, par métier, par tendance générale, des penseés vers un but donné, plus portés que nous à considérer le projet de mitrailleuse automobile comme un projet sérieux digne d'attention et gros de conséquences, la maison française qui prouvait ainsi avoir déjà songé à la question, et l'avoir étudiée, reçut des demandes de renseignements émanant de plusieurs puissances militaires de premier ordre. Des délégations de ministères de la Guerre étrangers vinrent même demander à assister à des essais. Et les constructeurs français comprirent alors de façon définitive, qu'ils avaient abordé la solution d'un problème d'une importance capitale à tous égards. Ils travaillèrent en silence ; dans l'ombre des ateliers secrets, ils perfectionnèrent et complétèrent leur œuvre première, et lorsqu'ils jugèrent que l'heure était venue, ils acceptèrent la redoutable épreuve d'une expérience officielle, ils demandèrent et obtinrent de faire cette expérience sur un immense terrain de manœuvres dont le nom ne nous a d'ailleurs pas été dévoilé. Tous les grands états-majors furent avertis, et tous envoyèrent des représentants.

Et ce jour-là ne pénétrèrent sur le terrain de manœuvres, étroitement gardé, que ces hautes personnalités militaires, chacune d'elles ayant reçu une carte spéciale, et s'étant engagée à garder le secret sur les expériences qui allaient être faites.

La nouvelle voiture blindée française.

Le problème à résoudre était complexe. Si les avantages qu'une artillerie automobile, rapide et souple, peut présenter en temps de guerre, sont bien faciles à envisager, la réalisation pratique de cette séduisante idée paraissait au contraire chose peu aisée. La voiture de guerre ne doit pas se contenter des routes, il lui faut « galoper » à travers les terres labourées, franchir des fossés, se jouer de toutes les difficultés de terrain avec la même vaillance et le même brio que nos actuelles batteries d'artillerie. Il faut aussi que cette voiture ne craigne pas les balles de l'infanterie, que ses organes soient protégés, que son conducteur soit hors d'atteinte, et aussi que les bandages dont seront munies ses roues ne puissent être, comme les pneumatiques ordinaires, à la merci d'une balle. Il faut enfin qu'elle puisse aller longtemps sans ravitaillement.

Or, toutes ces conditions, aux expériences officielles, ont été remplies de la plus stupéfiante façon.

La voiture de guerre, d'une puissance de 30 chevaux, n'offre pas l'aspect très lourd de la machine à carapace qui vient, paraît-il, de faire des essais en Autriche et qui paraît si bien comprise qu'au cas où une roue viendrait à être endommagée, il serait impossible d'y toucher sous le blindage qui vient la recouvrir.

La voiture française est pourtant, elle aussi, à l'exception des bandages, complètement blindée. Le conducteur et son mécanicien ne sont pas visibles du dehors. Les servants de la mitrailleuse incluse à l'arrière, dans une tourelle qui ne laisse pas deviner quand elle va tirer, sont également cachés de façon complète. Tous les autres détails de construction sont tenus secrets. Ils ont été traités non sur le terrain de la fantaisie, mais tout à fait techniquement et militairement. Je ne les connais pas.

Mais je connais quelque peu du détail des expériences et des essais. Je vous laisse juge de leur importance.

La voiture de guerre a évolué, le plus souvent, en dehors des routes, et, quelle que fût la nature du terrain, à une allure atteignant les 30 kilomètres à l'heure. Elle a franchi des fossés, des fossés larges et profonds. L'un des constructeurs, Girardot, avait, paraît-il, avant le début de l'expérience, offert de parier que sa voiture pourrait passer une excavation de 10 mètres de profondeur sur 20 mètres de large. Et la façon admirable dont elle a franchi les fossés du terrain de manœuvres, le procédé employé, a permis de conclure que Girardot aurait gagné son pari s'il avait été tenu.

Valeur militaire du nouvel engin.

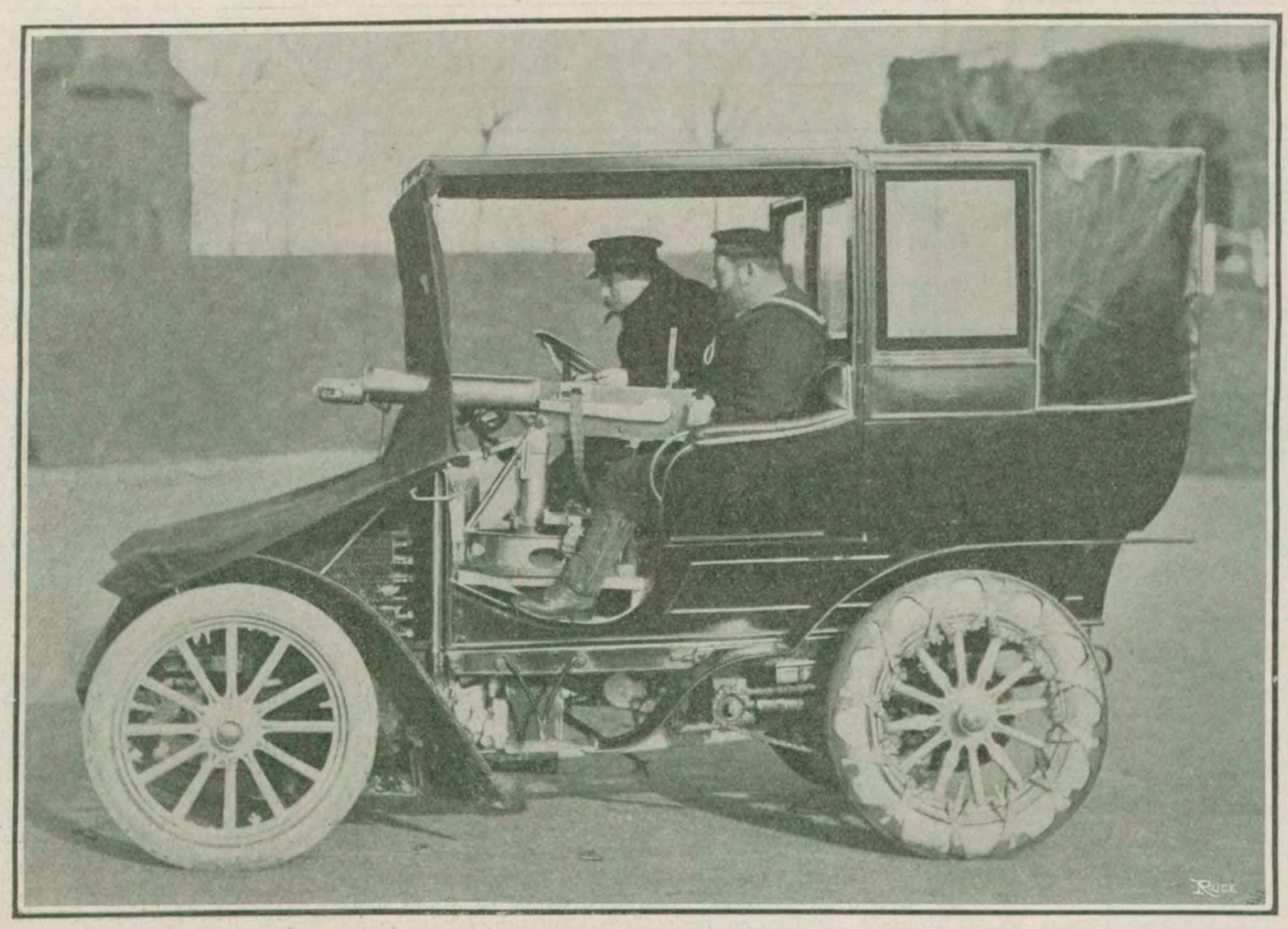
Une manœuvre fut ensuite faite contre un bataillon d'infanterie. La mitrailleuse, fonctionnant avec le concours de la maison Hotchkiss qui l'avait construite, tira exactement 1.800 coups en trois minutes. Pas un homme, dans la réalité, ne serait resté debout, après cette foudroyante décharge.

On lança ensuite dans la plaine, à l'allure de la charge, un régiment de dragons. Le conducteur et les servants de la voiture de guerre n'avaient pas été prévenus. De son côté, le régiment de dragons

ignorant la présence de la voiture. Celle-ci aperçut le danger alors que les dragons étaient à 300 mètres. La mitrailleuse cracha ses projectiles, et lorsqu'il fut évident qu'elle eût eu couché à terre toute la charge, elle s'enfuit comme la perdrix que le chasseur eût fait s'envoler trop loin.

Des essais de tir contre le blindage de la voiture furent ensuite exécutés par une compagnie d'infanterie. J'ai vu, de mes yeux vu, les plaques de blindage qui ont été soumises à ces essais. Elles sont d'un métal léger, assez souple, mais d'une résistance invraisemblable. Elles ont environ 6 millimètres d'épaisseur. Or, seules les balles de lebel tirées à 20 et 30 mètres ont pu les traverser pour en sortir d'ailleurs sans grande puissance. Celles qui ont été tirées à 50 mètres sont demeurées enchâssées dans les plaques. A 100 et 150 mètres, elles ont produit une dépression et ont été rejetées. Je précise : tous les trous, toutes les balles demeurées dans les plaques, toutes les simples dépressions portent, inscrites en peinture rouge sur la plaque même, la distance à laquelle le coup a été tiré. Je tiens d'ailleurs à dire immédiatement que la maison Charron-Girardot et Voigt ne saurait être rendue responsable de l'indiscrétion qui m'a permis d'avoir ces renseignements, *de visu* et *de auditu*.

Et enfin, pour répondre aux deux derniers éléments du problème, cette voiture de guerre a péremptoirement prouvé que si elle avait été obligée de recourir à l'emploi des pneumatiques, ces pneumatiques, d'un modèle tout spécial, percés de dix balles, pouvant rouler encore vingt minutes — c'est-à-dire le temps d'être hors d'atteinte — avant d'être dégonflés, et elle a prouvé aussi par un simple calcul qu'elle pouvait marcher 600 kilomètres sans ravitaillement, les servants de la mitrailleuse ayant de leur côté dix mille coups à tirer!



Un des premiers essais de voiture de guerre en Angleterre.

Il s'agissait d'une voiture ordinaire de ville sur laquelle on avait monté une mitrailleuse Maxim. Sur le devant, un canonnier de la marine prend place à côté d'un sous-officier chauffeur. A l'arrière se trouve un autre canonnier qui fait les fonctions de servant et passe les projectiles au fur et à mesure des besoins. Les premiers essais ont eu lieu à Whale Island.

Voilà ce qu'est la voiture de guerre, la voiture française, dont les essais ont été tenus si soigneusement secrets qu'ils n'ont pas jusqu'ici transpiré. Actuellement, les usines C.G.V. ont un atelier interdit à tous, et dans lequel travaillent des ouvriers spéciaux. Cet atelier est situé — je dis cela pour prouver l'authenticité de ce que j'avance — juste à côté de la forge et du gigantesque marteau-pilon que l'on y installe actuellement. C'est là que sont montées les voitures de guerre. Les autres ouvriers, ceux qui font les pièces séparées, ignorent encore la nature de leur travail.

Et c'est de là pourtant que sortiront les premiers engins automobiles destinés à la guerre de demain.

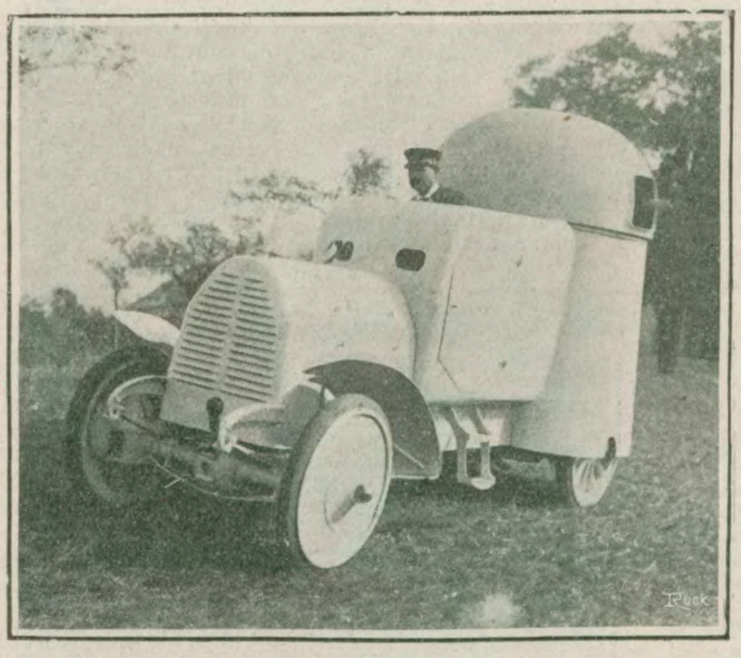
Il est seperflu d'insister sur le rôle foudroyant que pourra jouer cette arme nouvelle, cette artillerie à grande vitesse, insaisissable, rapide comme la foudre qu'elle déchaînera soudain, invulnérable même aux srhapnells, et capable pour un tacticien habile d'évoluer d'un point à l'autre du champ de bstaile et de donner successivement la victoire aux ailes et au centre.

Je le répète, j'ignore encore la façon technique dont le problème a été résolu, si comme la voiture autrichienne dont on vient de parler, les quatre roues sont motrices, s'il y a un différentiel à l'avant, si la suspension est spéciale et le châssis très haut de terre, comme on peut le supposer. J'ignore tout cela, mais je sais qu'aussitôt terminées les expériences secrètes, vingt voitures ont été commandées par un gouvernement, qu'un commandant d'artillerie n'a pas quitté l'usine C. G. V. depuis ce temps, et que la première automobile de guerre, due à la maison C. G. V., sera livrée dans quinze jours.

C'est en préparant la guerre, dit le vieil adage, que l'on fortifie la paix. Souhaitons donc que ce nouvel engin soit de ceux qui font redouter plus encore les grandes conflagrations entre des puissances aussi formidablement outillées. L'industrie automobile, en sa perpétuelle évolution, apporte donc maintenant la collaboration de ses ingénieurs et de ses ouvriers à l'artillerie moderne. Le moteur à pétrole, recélant le maximum de puissance dans le minimum de poids, toujours prêt à fonctionner immédiatement, vient s'imposer comme le cheval de guerre idéal. Ce siècle est le siècle de l'automobile et du moteur à explosions : il était donc fatal que tous deux fussent appelés à jouer un rôle important dans les armées modernes.

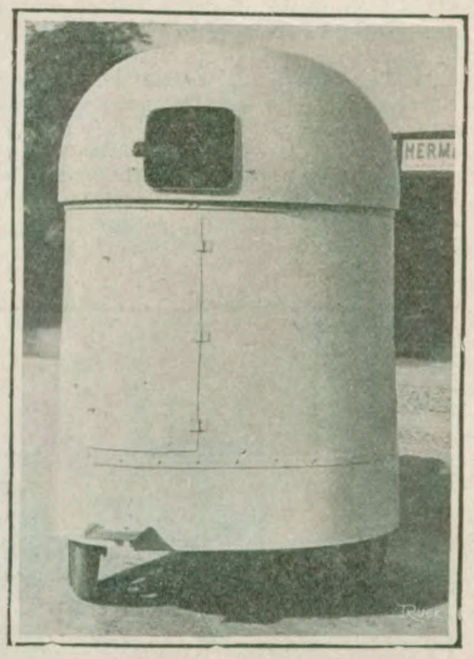
Mais si nous avons voulu montrer que l'honneur d'avoir construit la première voiture de guerre jugée digne d'être officiellement utilisée, l'était revenu à une usine française, nous voulons espérer aussi que ces nouvelles machines infernales, rapides comme l'oiseau de proie, tueuses effroyablement perfectionnées, demeureront toujours une garantie, une menace, et non l'arme qu'il faudrait un jour utiliser contre des hommes.

GÉO LEFÈVRE.



La voiture autrichienne en marche.

Un moteur de 40 chevaux actionne cette voiture, dont les deux essieux sont moteurs. Elle atteint, paraît-il, une vitesse de 50 kilomètres à l'heure sur route, et peut traverser des terrains de toutes natures.



L'automobile de guerre essayée en Autriche (vue de l'arrière).

Cette voiture blindée est munie d'un canon à tir rapide mobile en tous sens, placé à l'arrière, dans une coupole cuirassée.

COURSES VÉLOCIPÉDIQUES A PÉZENAS

Coulon, gagnant des courses organisées par l'U. V. P.

L'UNION vélocipédique de Pézenas a fait disputer, il y a quelques jours, ses championnats annuels de vitesse et de demi-fond.

Un nombreux public assistait à ces épreuve, et tous les sportsmen de la région avaient tenu à applaudir les performances des coureurs.

Le championnat de vitesse, disputé sur 2 kilomètres, a été gagné facilement par Coulon, qui a battu Poléa et Genieys, dans l'ordre, et le championnat de demi-fond a permis au même coureur de remporter une seconde victoire. Il a couvert les 25 kilomètres en 55 minutes, battant Genieys, qui s'est vaillamment défendu.

SERVETTE CLUB GENEVOIS CONTRE F. C. ST-CLAUDIN

Les équipes du Football Club Saint-Claudin et du Servette Club Genevois.

UN match de football rugby s'est disputé récemment à Genève entre deux des meilleures équipes de la contrée. Cette rencontre était internationale. Le Servette Club Genevois rencontrant l'équipe du Football Club Saint-Claudin.

La partie a été très chaudement disputée et ce n'est que par 10 points (2 essais non transformés) que l'équipe française a battu l'équipe suisse, qui avait réussi un essai transformé en but (5 points).

Les deux équipes premières de ces deux clubs doivent, d'ailleurs, disputer un match revanche à Saint-Claude, rencontre qui aura lieu vers Noël.

L'ENTRAINEMENT POUR LE PRIX GONDRAND A LA S.A.M.

Un passage des coureurs sur la piste de la S. A. M.

LE dimanche 5 novembre les Montrougiens, ont fait disputer, sur leur piste d'entraînement de Gentilly, une épreuve de dix milles, destinée à indiquer les coureurs qui défendraient les chances de la S. A. M. lors du prix Gondrand. Bouchard et Bonheure ne sont pas partis, Ragueneau a abandonné avant la fin, et, des 21 coureurs partis, seul, Renard tint à couvrir entièrement la distance, les meilleurs coureurs ne tenant pas, huit jours avant le prix Gondrand, à faire un effort qui pouvait annihiler leurs chances.

L'équipe qui a gagné dimanche dernier comprenait Ragueneau, Bouchard et Renard.

UN MATCH DE FOOTBALL A LYON

L'équipe première de rugby du Lyon Olympique.

MALGRÉ la pluie qui faisait rage, le Lyon Olympique a essayé de disputer contre le Sporting-Club de Lyon, un match de football rugby comptant pour le challenge franco-suisse (5 novembre).

M. Turc, du Football Club Lyonnais, a essayé d'arbitrer une partie que les deux clubs, d'un commun accord, arrêtèrent avant la mi-temps, l'état du terrain ne permettant pas de continuer sans fausser les résultats d'un match disputé dans de semblables conditions. Les quelques spectateurs ont pu apprécier la valeur des deux équipes, qui ont joué aussi bien que pouvait le permettre l'état du terrain.

L'équipe de rugby du Sporting Club de Lyon

COURSES A PIED A TOUL

Lécuyer, soldat au 146e de ligne, gagnant du Prix du Commerce.

LE 5 novembre se sont courues à Toul, au milieu d'une nombreuse assistance, deux intéressantes épreuves sportives. Le prix du Commerce, 300 mètres plat, mettait aux prises quelques bons coureurs des principaux clubs de Paris.

Lécuyer, soldat au 146e de ligne et membre du Club Athlétique Parisien, a gagné cette épreuve, battant Trémont et Henriot (39 s. 1/5).

La seconde épreuve, le tour de Toul, disputée sur une piste qui court autour des remparts de la ville, était de 7.500 mètres, Anthoine de l'Union Athlétique des Batignolles, a battu ses 28 concurrents, en parcourant la distance en 26 m. 17 s.

LE BREVET MILITAIRE A DIJON

Le départ du Brevet militaire — Sur la route de Longwy.

QUARANTE ET UN coureurs ont pris part, le 5 novembre, à la Course du Brevet militaire. La course fut très sérieusement disputée de bout en bout et la foule qui attendait les coureurs à leur arrivée a fait aux vainqueurs une ovation enthousiaste.

Chevalier, de l'Union Sportive Dijonnaise, est arrivé premier, en 1 h. 9 m., battant d'une minute Jacotot, du même Club, et Baudry; derrière ces coureurs venaient Bret et Germain.

Sur 41 partants, 35 cyclistes ont parcouru la distance dans les temps réglementaires.

Les deux premiers du Brevet militaire de Dijon : Chevalier et Jacotot.

Robl. Walthour.

Le départ de la course de 25 kilomètres.

Robl, venu à Paris, a rencontré Walthour au Vélodrome d'Hiver et a été battu dans les trois manches d'un match de demi-fond.

THADDEUS ROBL

Thaddeus Robl, le célèbre stayer allemand, est venu courir à Paris pendant la saison d'hiver Il a amené avec lui ses formidables tandems, qui ne l'ont pas empêché d'être battu par Walthour derrière motocyclettes sur 10, 25 et 50 kilomètres

Robl, après une victoire, en Allemagne, fait un tour d'honneur avec une couronne qu'on vient de lui offrir.

Lorsque la saison sportive bat son plein, il est presque impossible de faire venir Robl, ce fameux stayer allemand, sur nos pistes. Sûr de trouver chaque dimanche en Allemagne un engagement exrêmement brillant, le business-man qu'il est ne consent pas à faire des kilomètres en chemin de fer sans de très sérieuses garanties, garanties si sérieuses que les directeurs du vélodrome d'été ne peuvent et ne veulent les lui assurer, puisqu'ils sont à la merci d'une averse qui tombe au bon moment.

Et c'est pourquoi Robl, tout l'été reste en Allemagne où de piste en piste et derrière ses formidables tandems, il bat au gré des rencontres les meilleurs coureurs européens et même Walthour. Ce n'est pas dire que Robl soit un meilleur homme que la plupart des bons stayers; ce n'est pas un athlète extraordinaireet s'il possède d'indéniables qualités, il n'est supérieur chez lui que grâce au merveilleux service d'entraînement dont il dispose.

Alors que tous les coureurs de demi-fond ont adopté pour les tirer la motocyclette, Thaddeus Robl possède actuellement cinq tandems, véritables locomotives, munies d'un moteur formidable, garnies de pneus énormes, capables de tourner à la vitesse de 100 kilomètres à l'heure sur les pistes qui le permettent. Plus faciles d'ailleurs à manier qu'une motocyclette, puisque l'homme de la direction est directement sur le guidon, les engins énormes munis d'un petit coupe-vent emmènent l'homme qui les suit à la vitesse qu'il exige.

Son grand corps mince ployé en deux, les bras tendus sur le guidon, très en avant, le casque sur le dos presque de l'entraîneur d'arrière qui, tout droit, se gonfle de nombreux maillots, Robl passe dans une tempête; les tandems sont rouges, avec des réservoirs de cuivre qui étincellent ; le coureur et les entraîneurs ont des maillots aux couleurs nationales et comme quelque étrange démon échappé des vieilles légendes allemandes, on peut à peine entrevoir l'homme qui dégringole des virages parmi des explosions du moteur au milieu des clameurs de la foule.

Le sport cycliste n'a pris vraiment tant d'extension en Allemagne que depuis l'entrée en jeu des engins mécaniques. Les Anglais admirent l'effort pour lui-même, les Allemands, un peu en retard en sport, préfèrent la mise en scène et l'effet; pour ceux-ci, le seul critérium de l'effort est la vitesse, et c'est pourquoi ils se passionnent encore aux courses disputées derrière grands coupe-vent. Ça va vite, n'est-ce pas l'essentiel ? Quantaux accidents, ils corsent le spectacle et le bon Saxon qui boit de la bière et mange des saucisses en regardant tourner les hommes, ne laisse pas troubler sa digestion par une chute si grave soit-elle.

Donc Robl est venu à Paris, ouvrir la saison d'hiver : les pistes chez lui sont fermées, il n'aurait pas la ressource de tourner sur un home-trainer dans quelque music hall, il a préféré tout de même laisser un peu ses prétentions et venir quelques semaines à Paris.

Il a débuté en courses, il y a onze ans, et ce grand garçon mince, aux yeux fins, au nez très long, a en ces onze ans acquis un joli magot. Lorsqu'il est venu en France pour la première fois, il

s'est mis en ligne dans un Bordeaux-Paris, mais ignorant et la langue française et les routes, il ne put arriver à se classer que troisième.

Il a également couru une course de 24 heures, à l'ancienne piste municipale, je crois, et il fut second derrière Cordang. Sa dernière apparition en France date de cette année, il vint à la Galerie des machines dispu'er la victoire à Bruni, mais il n'était pas monté à bicyclette depuis trois mois au moins, à part des exhibitions sur des home trainers et il fit la plus piteuse impression.

D'ailleurs Robl n'est pas un de ces coureurs qui s'entraînent avec une méthode précise et un soin jaloux ; sans mener précisément une vie dissipée, il s'amuse autant qu'il peut et s'entraîne juste ce qu'il faut pour se tenir les jambes. Plus populaire que

A peine arrivé au Vélodrome d'Hiver, Robl, appuyé sur une des caisses qui transportent ses machines, prend connaissance du dernier numéro de la *Vie au Grand Air*.

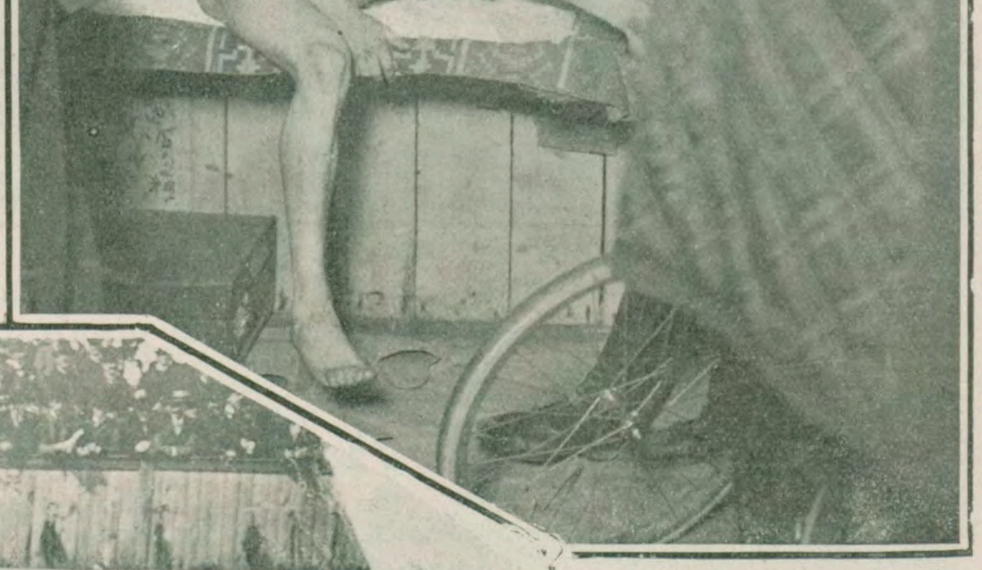
Arend, tous ses compatriotes l'acclament dès qu'il entre en piste, et c'est un peu comme un représentant sportif de la gloire nationale, chargé de défendre les couleurs contre les coureurs étrangers.

D'ailleurs, cette saison fut particulièrement brillante. Il a battu tous les adversaires qu'il a rencontrés, — plus ou moins régulièrement, — et sur toutes les pistes de l'empire germanique. Simar, Darragon, Contenet, Guignard, Bruni et même Walthour ont connu la défaite : il importe d'ajouter d'ailleurs, que les entraîneurs de Robl connaissent à merveille les plus mauvaises pistes d'outre-Rhin et que Robl, infiniment casse-cou, file à toute allure, sur les pires virages.

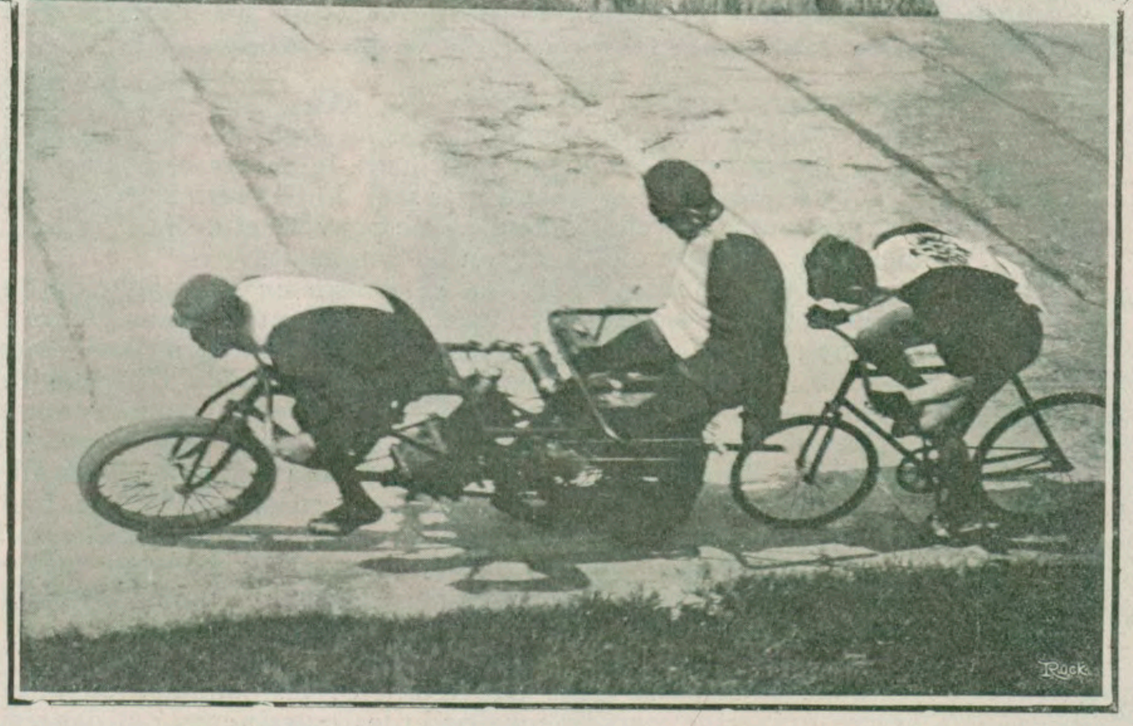
Son matériel de course qui lui appartient, représente une coquette fortune. L'un des deux tandems qu'il a amenés à Paris est monté avec le fameux moteur de Marius Thé ; ce dernier le lui a vendu plus de deux mille francs. Or, les deux tandems qui sont à Paris, si énormes qu'ils paraissent, sont, paraît-il, les deux plus petits de l'écurie, c'est dire le prix qu'il fallut dépenser pour établir les autres.

La maison de pneus qui fournit les enveloppes aux tandems fait une dépense d'environ douze mille franzs par an ; je ne parle pas des faux frais tels que les pièces de rechange et les réparations constantes.

Pour venir à Paris, Robl a payé plus de 900 marks de bagages; et il est évident qu'avec ses frais de voyages personnels et les frais de voyage des entraîneurs, soigneur et manager, sans parler des frais de retour, on arrive facilement à plus de deux mille francs de frais. Comme Robl a cette prétention de ne pas courir pour la gloire, on voit à peu près ce qu'il faut lui assurer pour une course : maintenant, comme dimanche dernier il rencontrait Walthour qui ne court pas sans une garantie infiniment sérieuse, on voit à combien peut revenir une réunion comme celle-là.



Après un galop derrière ses tandems, Robl revient dans sa cabine pour se faire masser.



Tiré par ses engins formidables, Robl, sur les pistes d'Allemagne, a battu tous les stayers européens, et a même eu raison, dans quelques rencontres, du redoutable Walthour.

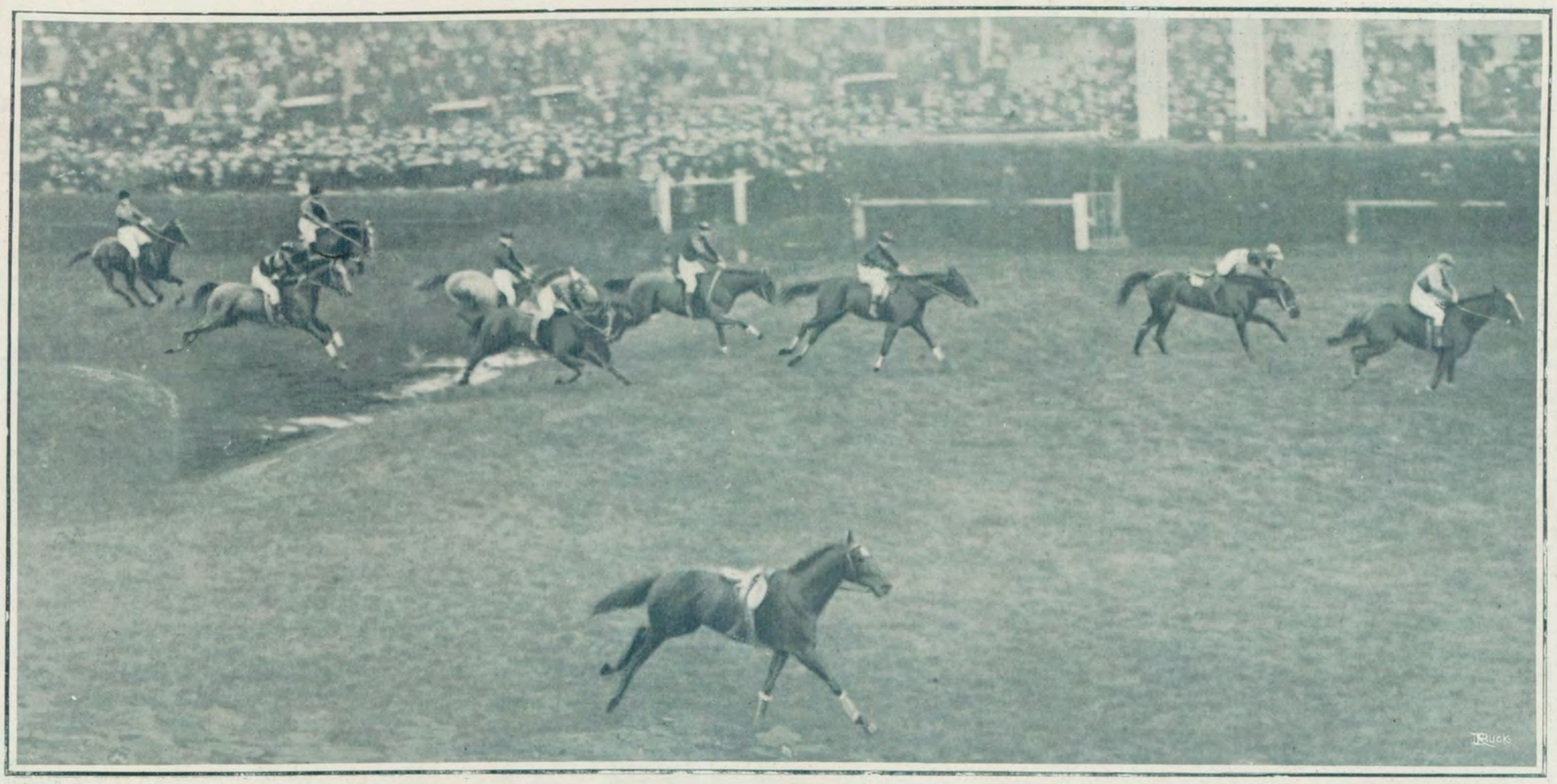
Robl donc, a rencontré Walthour dimanche, mais le champion américain, battant les records, a battu le coureur allemand assez facilement, quoiqu'il ait, lui aussi, dépassé les records (établis jusqu'ici avec coupe-vent).

On sait ce que fut la rencontre divisée en trois manches respectivement de 10, 25 et 50 kilomètres. Il est juste de dire que les tandemistes ont paru un peu gênés dans les virages courts du Vélodrome d'Hiver, qu'ils connaissaient mal, tandis qu'Hoffmann, l'entraîneur de Walthour, en est un vieil habitué. Walthour, au reste, faisait preuve d'une supériorité athlétique évidente en se plaçant toujours plus rapidement derrière son entraîneur, ce qui lui assurait dès le début de chaque manche un avantage sérieux. Dans la première, il dépassait Robl après cinq tours, et gardait son avance jusqu'à la fin.

Dans la seconde, il y eut un moment de lutte acharnée, mais Robl se laissait prendre encore 5 tours 1/2. Dans la troisième enfin, l'Allemand résistait vigoureusement jusqu'au vingt-cinquième kilomètre, mais Walthour le passait, puis le laissait loin derrière par suite d'un changement de machine qui lui faisait perdre de nombreux tours.

ROBERT DIEUDONNÉ.

LE PRIX MONTGOMERY



Dandolo. Le Puritain. Antinoë. Historienne. Alligator.

Le saut de la rivière au second tour du Prix Montgomery.

Cette belle course a été gagnée par Historienne qui, profitant de son poids léger, avantageux surtout dans le terrain lourd, a mené pendant la plus grande partie du parcours. Les chutes ont été plus fréquentes que d'habitude dans le prix Montgomery.

Le Prix Montgomery est une des épreuves d'obstacles les plus intéressantes de la saison ❧ Les concurrents de dimanche ❧ La course ❧ ❧

Le Prix Montgomery forme, au programme savamment combiné de la Société du Steeple-chase, le pendant du Prix du Président de la République, disputé au printemps. Il est, avec le Grand Prix de l'Elevage et le Prix de la Croix-de-Berny, le plus important des Steeple-chases d'automne. Il a sur eux l'avantage d'être un handicap, et par suite de réunir beaucoup de chevaux, et d'offrir un spectacle varié et mouvementé. S'il n'est pas le plus richement doté, il est cependant généralement la course la plus réussie de la saison. Son allocation de 40.000 francs est d'ailleurs fort coquette et plus que suffisante pour attirer les meilleurs steeple-chasers.

Les concurrents du Montgomery Le succès du Prix Montgomery n'a pas été moins vif cette année que les années précédentes. Seize concurrents se sont alignés au poteau. A défaut de l'excellent Violon II, nous avons revu parmi eux quelques vieilles gloires du steeple-chasing : Vaillant III et Dandolo, le gagnant du grand steeple de 1904. Vaillant III est tombé, mais Dandolo, qui semble retrouver, après un long déclin, sa qualité passée, a fourni une excellente course. Il a dû cependant baisser pavillon devant uné camarade d'entraînement de Violon II, Historienne, qui, grâce à son poids léger et à une préparation savante, a effectué un parcours remarquable et remporté une très facile victoire. Le succès d'Historienne, venant après ceux de Caïus, fait de l'entraîneur Baresse le triomphateur de la saison : aucune des grosses épreuves d'obstacles ne lui a jusqu'ici échappé.

La gagnante du Prix Montgomery (Steeple-chase, handicap. 40.000 fr., 5.500 m. environ).

Historienne, *à M. J. Teisset. Entraîneur, Baresse; jockey, Brooks. Cette jument, qui vient de gagner ce prix de 40.000 fr., a été achetée 450 francs.*

Les chutes ont été plus fréquentes que d'ordinaire : il n'y en a pas eu moins d'une demi-douzaine : il faut les attribuer sans doute au nombre exceptionnel de partants et à l'état détrempé de la piste. Aucune d'ailleurs, n'a été grave, et si elles ont mis à l'eau bien des espérances, elles n'ont certainement pas nui au succès.

Quant aux autres courses de la journée : dans le Prix Alger, la monte d'un apprenti a coûté la course à White Heather. C'est Espoir Charmant qui a pris le commandement depuis la rivière des tribunes et ne l'a pas quitté jusqu'au poteau. Palafox se classait premier dans le Prix Marius. Porquato Tasso a fait dans le Prix Trocadéro des débuts victorieux sur le steeple-chase. Jusqu'au-Bout a mis facilement d'accord, dans le Prix Boulogne, Zingard et Emplâtre qui se disputaient les préférences des parieurs.

Le résultat du Prix Vertige a établi nettement la qualité de la Mazure.

WINKFIELD.

La Vie au Grand Air

L'ART DE SE SERVIR DE LA TÊTE A L'ASSOCIATION

Le jeu de tête n'est pas pratiqué en France d'une façon rationnelle ⸗ Quand et comment on doit l'employer ⸗ Coups en avant, de côté, en arrière

Depuis que les Corinthians et leur fameux G.-O. Smith sont venus au Parc des Princes nous montrer comment on doit jouer le football association, il est incontestable que nous avons fait quelques progrès. Moins de progrès, certes, qu'on eût pu le souhaiter ; mais il faut savoir se contenter de peu, en cette matière si délicate pour des Français.

Il est certain, par exemple, qu'un bon nombre de nos joueurs ont acquis une précision plus grande dans la mise en pratique de leurs conceptions. Les coups sont mieux calculés et les mouvements plus correctement exécutés. Il est cependant un art dans lequel ils ne brillent pas et qu'ils semblent négliger de parti pris, peut-être parce qu'ils ne se sont jamais aperçus qu'il avait des règles particulières : je veux parler de l'art de se servir de la tête, que les Anglais appellent *heading*.

Le recul, au moment de recevoir le ballon.
On peut atténuer la force de renvoi du ballon qui vient sur vous, en se reculant au moment de le recevoir. La proportion est indiquée par l'entraînement.

Le coup de tête en arrière.
Le coup de tête en arrière sert dans maintes circonstances et peut être une feinte excellente, mais il demande un sérieux entraînement.

J'ai dit que nos joueurs le négligeaient ; je n'entends pas dire par là qu'ils n'ont jamais recours à lui : certains d'entre eux même, en ont fait un usage immodéré. Mais c'est précisément parce qu'on l'emploie à tort et à travers, qu'on n'obtient guère avec lui de résultats satisfaisants et qu'on se résigne vite à le classer au nombre des moyens peu propres à assurer le gain d'une partie. C'est, au contraire, un art qui mérite d'être soigneusement étudié ; il donne à celui qui le possède bien un réel avantage en augmentant d'autant le nombre de ses procédés d'attaque.

Un procédé utile.

On a en général le tort de considérer le jeu de la tête comme une espèce d'intermède dans la tactique d'offensive. On ne songe guère à l'employer qu'en face des buts adverses, après un *corner* ; ou encore pour esquisser une vague passe après une remise en jeu de la ligne de touche. Le joueur qui se risque alors à jouer avec sa tête le fait avec une sorte de résignation, semblant s'en remettre à la destinée pour diriger sa balle. Il considère d'ordinaire que cette direction est une question de chance : ça peut échouer, mais ça pourrait tout aussi bien réussir ; et il n'est pas inutile de le tenter. Ce l'est tout à fait cependant, quand on opère dans une pareille disposition d'esprit. Pour réussir un coup au football, il est indispensable de savoir ce qu'on veut faire et de l'exécuter avec une grande précision.

Or, le jeu de tête n'est pas seulement recommandable à qui sait le pratiquer dans les deux cas que je cite plus haut. Il peut être utile dans bien d'autres occasions. C'est pourquoi il vaut la peine qu'on en comprenne les finesses et qu'on essaye de se les approprier.

Et d'abord, formulons, au sujet de ce jeu, une règle générale qui, aussi bien, pourrait être émise au sujet de tous les mouvements d'un footballeur. N'essayez jamais d'envoyer le ballon avec la tête, à moins que vous ne soyez absolument fixé sur le coup que vous voulez tenter. Un bon joueur doit pouvoir diriger le ballon avec sa tête aussi aisément qu'avec les pieds : dans ces conditions ce serait de sa part une grosse faute que d'hésiter sur l'usage qu'il veut faire de son coup de tête.

Bonnes et mauvaises manières de pratiquer le jeu de la tête.

La simple réflexion fait comprendre alors qu'il ne faut jamais se précipiter sous la balle, lorsqu'elle descend de haut vers vous. Si, en effet, vous la recevez sur le sommet de la tête, elle rebondira presque perpendiculairement ; vous aurez peut-être même l'habileté de la faire rebondir ainsi deux ou trois fois de suite. Mais vous n'aurez pas obtenu le moindre résultat, vous n'aurez pas fait avancer votre équipe d'un pas. On applaudira peut-être cette prouesse ridicule. Dites-vous bien alors que la galerie n'entend rien à la saine tactique.

Le ballon rencontré de face.
Comment on doit rencontrer le ballon de face. Une bonne direction donnée à celle-ci permet de réussir un but.

Voilà la mauvaise manière de se servir de sa tête. Elle valait la peine qu'on s'y arrêtât, car trop de joueurs sont tentés de s'en servir. Heureusement, toutes les autres manières sont bonnes et utiles. L'art du *heading* peut donc se diviser en trois parties : envoyer le ballon avec la tête, en avant, de côté, en arrière.

Les péripéties d'une partie sont si variées qu'il n'est pas possible de fixer de règles concernant l'opportunité de l'emploi de chacun de ces trois procédés. Nous dirons seulement que l'ordre dans lequel nous les avons cités indique la proportion de l'usage qu'en fait un joueur de force moyenne et aussi le degré de facilité que présente leur acquisition.

D'une manière générale le jeu de la tête exige plus que tout autre des qualités intellectuelles : le cerveau y joue un grand rôle. Et, si je ne craignais de profaner par un vilain jeu de mots un aussi grave sujet, je dirais qu'il faut s'y montrer doublement joueur de tête.

En ce qui concerne son exécution matérielle, on rencontre peu de difficultés dans l'art de frapper le ballon de face. Tout le monde peut recevoir la balle sur le front : il suffit de la voir venir et de bien juger de la direction qu'elle a prise. On n'y réussira pas du premier coup : il y a là une question de coup d'œil qui exige un bon entraînement.

Le coup donné avec le côté de la tête est un peu plus malaisé. Certains joueurs n'utilisent que ce seul procédé pour faire leurs passes de tête : c'est affaire de convenance.

Quelle que soit la disposition qu'on adopte, dans ce cas comme dans le précédent, toute la valeur du coup dépend de l'impulsion qu'on donne à la balle avec la tête pour l'envoyer dans la direction choisie : Ce heurt ne doit pas être l'œuvre du hasard : c'est à lui que le joueur doit apporter toute son attention. Un entraînement soigné peut seul permettre de donner au cou la détente convenable pour renvoyer la balle d'une manière proportionnée avec la distance à atteindre.

On ne peut pas indiquer par écrit le moyen de doser ce choc : l'appréciation personnelle doit y pourvoir. Remarquons seulement un fait qu'un peu de pratique rend familier aux joueurs : un ballon qui arrive sur vous peut être renvoyé à une distance égale si l'on court sur lui pour le rencontrer avec la tête. Si au contraire on se recule en le recevant, si on l'accompagne pour ainsi dire quelque temps avec la tête, on peut diminuer d'autant l'effet du coup de renvoi. On comprendra que pour réussir une passe il est indispensable de pouvoir calculer instinctivement la dose de force utile en chaque occasion.

Mauvaise manière de renvoyer le ballon.
Une manière inutile, et quelque peu ridicule, de renvoyer le ballon, qui peut rebondir perpendiculairement plusieurs fois sans donner aucun avantage.

Le coup de tête de côté.
Le coup de tête de côté, très utile, celui-là, est généralement utilisé pour faire la passe aux ailes.

On rencontrera bien plus de difficultés dans l'exécution du coup de tête en arrière. Il ne consiste pas, comme les précédents, à faire rebondir le ballon de la tête, mais à le faire pour ainsi dire glisser derrière soi. Il n'est pas aisé d'attraper le ballon à l'endroit voulu pour obtenir ce résultat et il est d'autant plus compliqué de faire une passe dans ces conditions qu'on ne voit pas directement le joueur à qui l'on veut passer et qu'un rapide coup d'œil, donné au moment où l'on va recevoir la balle, peut seul vous révéler sa place. Aussi certains joueurs ne se servent de ce coup de tête que comme d'une feinte ingénieuse. Quand un demi veut employer ce procédé pour passer à un arrière, il doit savoir exactement où celui-ci se trouve en cachant aux avants adverses sa véritable intention.

Gaston Peltier.

UN MATCH DE FOOTBALL ASSOCIATION

L'équipe d'association du Stade Rémois.

Malgré le temps épouvantable, le match d'association comptant pour le Championnat de Champagne, qui mettait en présence le Stade Rémois et le Sporting Club Soissonnais a pu cependant avoir lieu.

Une centaine d'amateurs fanatiques ont suivi la partie, très disputée.

M. Lauliard tenait le sifflet de l'arbitre avec beaucoup de compétence.

Le Stade Rémois pendant la première mi-temps eut l'avantage du terrain qui descendait légèrement.

Pendant cette mi-temps, les Soissonnais presque aussitôt après le coup d'envoi, marquaient le premier but. Un douze mètres accordé aux Rémois procura à Caminard l'occasion de marquer son premier but pour son équipe. Peu après Jobin en marquait un deuxième.

Pendant la seconde mi-temps, en dépit de la pluie qui faisait échouer les plus subtiles combinaisons, le Sporting Club Soissonnais fit de beaux efforts sans résultat, et à la fin les Rémois marquèrent encore deux buts fort bien shootés. Le coup de sifflet final fut donné peu après. La Stade Rémois était vainqueur par 4 buts à 1 aux Soissonnais.

L'ANNIVERSAIRE DE LA FONDATION DE L'A. C. F.

Il y a dix ans que le marquis de Dion, ayant réuni à son domicile une trentaine de personnalités sportives, arrêta avec leur concours les bases de la fondation de l'Automobile-Club.

Le comte de Dion en avait eu l'idée à l'arrivée à Bordeaux de la fameuse course Paris-Bordeaux et retour gagnée par Levasseur.

Le baron de Zuylen de Nyevelt fut nommé président à l'unanimité.

Depuis l'A. C. F. a fait du chemin et est certainement le club du monde qui s'occupe le plus de rendre service aux chauffeurs et aux touristes.

LE SAUT A LA PERCHE A LIMOGES

Lalue, champion du monde de gymnastique, sautant à la perche 3 m. 40.

MORT DE M. GRAY DINSMORE

M. Clarence Gray Dinsmore, le milliardaire américain bien connu dans le monde de l'automobile, est mort tout récemment en Amérique, frappé d'une impitoyable pneumonie infectieuse.

C'était un extraordinaire touriste, qui parcourut toute l'Europe et l'Amérique du Nord sur des automobiles les plus rapides. Le nombre des voitures de courses qu'il avait possédées est difficile à déterminer. Dans la plupart des grandes épreuves internationales, son « écurie » était représentée, et cela depuis les temps héroïques de l'automobile.

Il avait été propriétaire de la voiture de 35 chevaux qui gagna à Nice avec Werner, de la 40 HP. de Werner dans Paris, de la fameuse 60 HP. de Jenatzy qui gagna la Coupe Gordon Bennett en Irlande, après l'incendie des usines où furent détruites toutes les 90-chevaux établies spécialement pour l'épreuve. Une 90 HP. lui appartenant lutta dans Paris-Madrid avec la Mors de Gabriel et la tint en échec jusqu'à Tours. C'était encore Jenatzy qui montait au Taunus la 90-chevaux de M. Gray Dinsmore, voiture qui disputa si chèrement la victoire à Théry. Dans la Coupe Gordon-Bennett cette année, Werner menait une 100 HP. qui appartenait au milliardaire.

M. Gray Dinsmore, le milliardaire automobiliste américain bien connu, mort récemment.

Werner, d'ailleurs, était le grand mécanicien en chef de cette écurie de courses peu ordinaires.

Il avait baptisé ses voitures Follette, avec un numero, dynastie d'automobiles illustre entre toutes.

Les traits tirés, le masque énergique, mais avec des yeux d'une douceur infinie qui corrigeaient la rudesse de son visage, M. Gray Dinsmore etait l'homme le plus accueillant du monde et la simplicité de ses manières le disputait à la bienveillance de son cœur. Quand on le voyait passer à Trouville, à Biarritz ou à Nice dans la grande voiture que menait adroitement Werner, on pensait voir quelque seigneur pacifique et puissant qui parcourait le monde pour boire l'air pur et se griser de soleil.

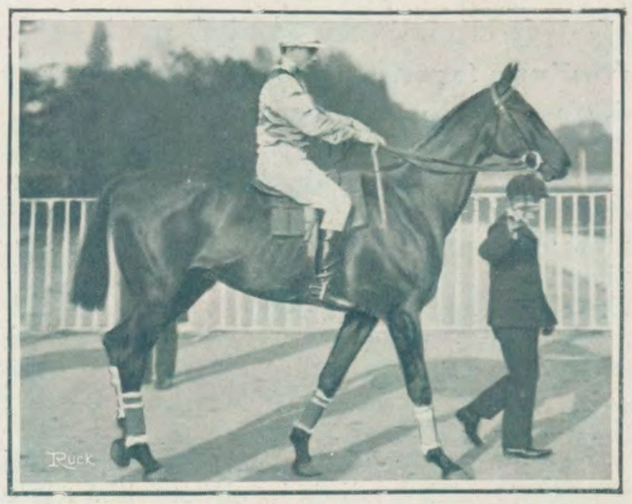
Il conservait dans son regard, d'une clarté inouïe, comme une vague image des paysages entrevus quand sa voiture rapide filait le long des routes, sur les routes de France, d'Allemagne, de Suisse ou d'Italie.

LE RECORD DES 100 KIL. ET DES 100 MILLES SUR ROUTE

Bouhours a pleinement réussi dans son entreprise de battre les records détenus par Baugé de 100 kilomètres et 100 milles sur route. Il a fait les 100 kilomètres en 1 h. 37 m. 53 s. 3/5 et les 100 milles en 2 h. 45 m 30 s. 3/5. Baugé, lui, avait couvert les 100 kilomètres en 1 h. 48 m. 51 s. et les 100 milles en 3 h. 7 m. 47 s.

Les temps ont été pris régulièrement par M. Ed. Perrodil, chronométreur officiel de l'U. V. F.

UNE JOURNÉE D'AUTEUIL



Loyal, à M. le comte de Rodellec, monté par Sparkes, gagnant du Prix Lotus.

La journée du Prix Varaville à Auteuil a été favorisée par un ciel ensoleillé; mais les pluies des jours précédents avaient laissé le terrain lourd; en dépit de quelques chutes, ces épreuves ont été intéressantes et bien disputées.

Le prix Varaville, principale course de la réunion, mettait en présence cinq chevaux, dont les plus indiqués semblaient être Cinéas et Gourville. Mais la chute de Gourville au talus à revers a rendu la tâche plus facile à Cinéas, qui a battu de deux longueurs Aubade et la Sirène.

Dans le prix Lotus, seul Cochinchinois a pu affronter Lotus, qui finissait avec une bonne longueur d'avance, bien monté par Sparkes, jockey de chez Leigh, qui monte également en haies et en obstacles, fait assez rare et qui mérite d'être signalé.

Les autres courses ont été gagnées par Nativa, qui a battu quelques chevaux insignifiants, par le Vexin, qui a eu raison du favori Rigollard, par Sem, et enfin la dernière course de haies par Ether II, qui triomphait de Issoudun, au baron Finot, victime d'une terrible bousculade à la dernière haie.

LE CHALLENGE ANDRÉ BOIDÉ

Siret et Louis Prévot contre Neveu, les coureurs de cette année contre un ancien dont la réputation n'est plus à faire, tel était l'intérêt du challenge Boidé qui se disputait à St-Ouen.

Le classement individuel a été le suivant : Siret, Louis Prévot, Neveu, Zapf, etc.

Le classement par équipes est revenu à l'Union athlélique de Paris devant le Club athlétique parisien.

Deux essais de record ont été tentés avant la réunion par Toulouse et Puget, sur une demi-heure (marche). Les coureurs se sont arrêtés avant la fin, etant en dehors du temps.

BOUHOURS, RECORDMAN SUR ROUTE des 100 k. et des 100 milles

Bouhours à côté de Raoul le Boucher, qui l'a entraîné dans son auto, lors de son récent record.

Rax. Dupuis. Ragueneau. Bouchard.

Un passage pendant le Prix Gondrand.

Ragueneau et Bouchard, de la S. A. M., en tête, mènent devant Rax et Dupuis, du S. F.

LE PRIX GONDRAND

La réunion de dimanche, donnée sur la piste du Pré-Catelan, à l'occasion du prix Gondrand, à été favorisée par un temps splendide, — fait à noter par la saison que nous traversons, — mais le sport n'a pas donné tout ce qu'on pouvait espérer, à cause de l'état de la piste, terriblement alourdie par la pluie des jours précédents.

Le prix Gondrand se dispute chaque année en fin de saison, par équipes de trois coureurs, sur la distance du record de l'heure.

Gagné l'an dernier par Ragueneau qui, ce jour-là battit le record de l'heure, il est revenu cette année encore à Ragueneau et à son équipe, celle de la Société Athlétique de Montrouge, qui avait mis en ligne ses meilleurs coureurs, Bouchard et Renard. Bouchard a fini second, à une poitrine du gagnant, et Renard sixième derrière Rax et Dupuis, du Stade Français, et Martin, du Club des Sports Athlétiques.

Le Racing Club n'a jamais été dans la bataille, Martin ayant abandonné dans les premiers kilomètres.

Ragueneau est resté d'ailleurs bien en dedans des temps du record de Bouchard,qui le détient avec 17 kil. 811. Le brillant coureur, sans doute à cause du terrain n'a fait que 17 kil. 28. Dimanche prochain une rencontre à Gentilly sur une heure entre les deux excellents champions, permettra sans doute, si le temps s'y prête, une performance plus brillante.

Le vieux Stade s'est classé second ; Rax a fait une course très courageuse, ainsi que Dupuis, son camarade de Club.

Le record français de l'heure est toujours détenu d'ailleurs, par Prévot, professionnel, qui a failli parvenir aux 18 kilom. (17 k. 930).

D'ailleurs en considérant les temps des différents recordmen de l'heure depuis ces dernières années, on peut se rendre compte de la difficulté de battre un tel record.

Les amateurs, depuis Edmond Filliatre qui a fait 17 kil. 197, ont gagné à peine 600 mètres. (Ragueneau 17 kil. 315, Ragueneau 17 kil. 800, Bouchard, 17 kil. 811.)

Les professionels depuis Champion qui détenait le record avec 17 kil. 468, ont gagné 462 mètres avec Charbonnel, Seggers, Thomas et Prévot qui a couvert 17 kil. 930.

Ces records sont loin du record du monde de Watkins,professionnel, avec 18 kil. 878, et de celui de Shrubb, amateur encore à cette époque, avec 18 kil. 739. Peut-on espérer que Ragueneau et Bouchard, lors de leur prochaine rencontre, dépasseront les 18 kilomètres?

R. D.

LES AUDAX PÉDESTRES

Départ de la Course des Audax pédestres, au Parc des Princes.

Dix-neuf Audax, pédestres, dont Dechartre, avaient donné leur engagement pour prendre part à la course pédestre organisée pour eux sur la piste du Parc des Princes. La piste était particulièrement lourde, mais les vaillants marcheurs n'en sont pas à cela près.

Le service d'ordre et le contrôle étaient assurés grâce au concours de l'Amical Club des Audax Parisiens.

Le résultat de l'épreuve a été le suivant :

1. Lapp; 2. Bidault; 3. Kohler; 4. Pourrus; 5. Delatre; 6. Lhotte; 7. Haab; 8. Jourdain; 9. Devaux; 10. Dechartre, vainqueur de Toulouse-Paris.

Le service médical était assuré par M. Ouvrier, préparateur des hôpitaux et ses ambulanciers. D'ailleurs, fort heureusement, ce service n'a pas eu à fonctionner.

Le gagnant de la course : Lapp.

FOOTBALL ASSOCIATION

La Standard A. C. a battu le Red Star C. F. par 2 buts à 1, dans un match comptant pour le championnat de Paris. Dans la première mi-temps, le Red-Star qui jouait avec le vent a fourni un jeu excellent. A la suite d'une belle série de passes entre les avants du S. A. C., Hendt marque un joli but. Les joueurs du Red Star s'emploient pour égaliser, et cinq minutes après marquaient un but.

Pendant la seconde mi-temps. le Standard jouant avec le vent marque un but et finalement gagne la partie.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Dimanche 12 novembre.

Vélodrome d'Hiver. — *Match Walthour-Robl* : 1er manche (10 kilom.): 1. Walthour, 7 m. 10 s.; 2. Robl, à 350 mètres; 2e manche (25 kilom,) : 1; Walthour, 17 m. 43 s. 4/5; 2. Robl, à 5 tours 1/2; 3me manche (50 kil.) : 1. Walthour, 36 m. 10 s. 1/5. 2. Robl, à 12 tours. — *Scratch International* : 1. Otto-Meyer; 2. Ingold; 3. Friol; 4. Heller; 5. Jacquelin. — Tamdems : 1. Poulain-Friol; 2. Otto-Meyer-Heller; 3. Schilling-Ingold.

COURSE A PIED

Dimanche 12 novembre.

Croix-Catelan. — *Prix Gondrand* (17 kilom. 800) : 1. Ragueneau (S. A. M.) et Bouchard (S. A. M.); 1 h. 2 m. 56 s. 1/5; 3. Rax (S. F.), à 60 mètres; 4. Dupuis (S. F.), à 100 mètres; 5. Martin (C. S. A.); 6. Renard (S. A. M.) : 7. Ballon (S. C. V.); 8. Bardou (S. C. V.); 9. Lutz (S. F.); 10. P. Scheffield (A. C. G,); 11. de Neufchatel (F. C. V.); 12. Coulond (C. S. A.) — 8 kilom. 699 dans la 1/2 heure, et 17 kilom. 28 dans l'heure. Classement par équipes : 1. S. A. M.; 2. S. F; 3. S. C. V.; 4. C. S. A.; 5. R. C. F.

Saint-Ouen. — *Challenge Boidé*; F. S. A. F. (4.827 m.) : 1. Siret (O. A. P.) 15 m. 17 s. 1/5; 2. L. Prévot (A. S. Clichy-Levallois), à 100 mètres; 3. Neveu (C. A. P,) à 150 mètres; 4. Zapf (C. A P.), à 230 mètres. Classement par équipes : 1. U. A. P.; 2. C. A. P.; 3. G. A. O.

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 12 novembre.

Championnat de Paris.— Club Athlétique de Paris bat Racing Club de France, 5 à 1; Union Sportive Parisienne bat Club Athlétique Francais, 1 à 0; Club Français bat Gallia Club, 2 à 1.; A. S. Française bat S. A. Montrouge, 5 à 1; United S. C. et C. A. du XIVe, match nul; Standard A. C. bat Red Star Club, 2 à 1.

FOOTBALL RUGBY

Jeudi, 9 novembre.

Cambridge. — Nouvelle-Zélande bat Cambridge. 14 à 0.

Samedi 11 novembre.

Londres. — Nouvelle-Zélande bat Richmond, 17 à 0.

Dimanche 12 novembre.

Toulouse. — Stade Français (1) bat Stade Olympien des Etudiants de Toulouse, 11 (3 essais, 1 but) à 0.

Bordeaux. — Stade Bordelais (1) et Racing Club de France (1), match nul, 0 à 0.

Paris. — Sporting Club Universitaire bat Sport Bordelais, 13 (3 essais et 2 buts) à 0.

HIPPISME

Mardi 7 novembre.

Saint-Ouen. — *Prix Styrax* (Steeple, 10.000 fr.) : 1. Miss Baccara, au comte de La Tour du Pin (L Barillier); 2. Piétat (Gildon); 3. Biarritz (A. Johnson).

Jeudi 9 novembre.

Auteuil. — *Prix Varaville* (Steeple, 10.000 fr.) : 1. Cineas, à M. E. Guyot (Brooks); 2. Aubade (Piggott); 3. La Sirène (Duffy).

Vendredi 10 novembre

Enghien. — *Prix Solitaire* (Haies, 10.000 fr.) : 1. La Celle-Saint-Cloud, à M. W. Davis (Sparkes); 2. Cluny III (Piggott); 3. Liban (Defeyer).

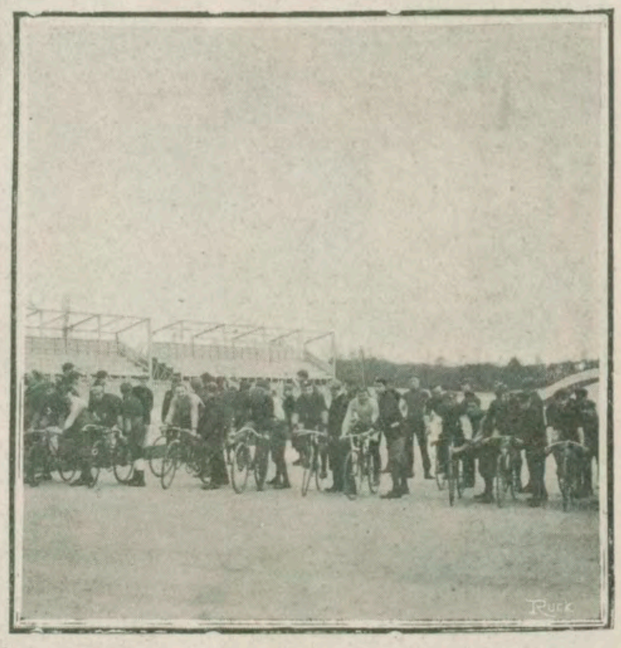
Samedi 11 novembre.

Saint-Cloud. — *Prix Rivoli* (trot attelé, 10.000 fr.) : 1. Bergamotte, à M. Pothuau (Tesnière); 2. Bayadère (Verritre); 3. Béthanie (Forcinal).

Dimanche 12 novembre.

Auteuil. — *Prix Montgommery* (Steeple, handicap 40.000 fr.) : 1. Historienne, à M. G. Tissot (Brooks); 2. Dandolo (Duffy); 3. Antinoe (Clemson).

LES AUDAX CYCLISTES



Le départ de la Course de vitesse des Audax cyclistes.

Plus nombreux que dans l'épreuve pédestre, 150 Audax sur 317 engagés se présentaient pour disputer la course cycliste. Les épreuves furent particulièrement intéressantes.

En vitesse les demi-finales furent gagnées par Perrin, devant Chacornac, par Mendès, devant Andrieu, par Bouland devant Turpin, par Muron, devant Villain.

La finale a été brillamment enlevée par Perrin, devant Lemaire, Mendès. Muron, etc.

On a disputé également les demi-finales de la course de demi-fond.

La première a été gagnée par Andrieu, la seconde par Perrin, la troisième par Roger, la quatrième par Renard, la cinquième par Gelin.

La finale de cette course sera disputée très prochainement.

Le passage pendant l'épreuve de demi-fond des Audax cyclistes.

LE SPORT HIPPIQUE EN ANGLETERRE

Deux incidents se sont produits dans le Beecser Steeple Chase, à Liverpool. Horoscope est tombé au premier obstacle et, sortant de la piste, s'est jeté dans le canal qui longe le champ de courses. Il en a été retiré en très mauvais état. Ouward, dans la même course, arrivé premier, a été disqualifié pour avoir gêné Caper, second, qui a reçu le prix.

Lord Gerard, qui montait son cheval Piart à Sandows-Park, dans son match avec Pitch Botter, va liquider son écurie de courses. Le match avait été suivi de l'interdiction de M. de Wend Fenton.

VITESSE OU FOND ?

Une question vieille comme le sport : Vitesse ou fond ? Le sprinter a l'apparence plus puissante que le stayer Divers exemples comparatifs

Cliché Chiesi.

Un coureur de vitesse : Gauthier.
Ce puissant athlète est certainement le meilleur coureur de 100 mètres que nous ayons eu. Le record français sur la distance appartient pourtant à Tournois, en 10 s. 9/10. Gauthier a fait longtemps partie de l'équipe de football du Racing.

Ce point d'interrogation n'est pas neuf; il est pourtant d'actualité, et mieux encore d'une actualité intéressante. C'est l'Académie des Sports qui nous a valu ce renouveau d'une question vieille comme les sports.

Les enquêtes étant toujours à la mode, notre confrère l'*Auto* a soumis aux membres de l'Académie des Sports le questionnaire suivant :

« De quelque sport qu'il s'agisse, la vitesse est-elle préférable au fond, ou le fond à la vitesse? »

J'ai le plus profond respect pour nos immortels à nous, mais je dois pourtant leur avouer que les simples et modestes sportsmen ont souri en lisant les réponses des trois quarts d'entre eux, et en constatant qu'ils avaient avec un touchant ensemble parlé en bourgeois utilitaires, et non en hommes profondément amoureux de la vérité sportive.

Seuls, en effet, parmi nos académiciens, qui comptent pourtant des prince d'Arenberg, des duc de Cossé-Brissac, des marquis de Chasseloup-Laubat, des Ballif, des marquis de Dion et des Gustave Rives, seul un homme de cheval — mais qui compte bien pour dix — M. Edmond Blanc, un sportsman éclectique, M. Etienne Giraud, et trois hommes de plume, MM. Henri, Desgranges, Pierre Lafitte et Victor Breyer ont répondu en vrais sportsmen : la vitesse, c'est le génie, le fond, c'est le talent.

Oui, vive la vitesse, qui toujours et partout a été le propre des vrais grands athlètes, doués supérieurement et exceptionnellement par les mystérieuses volontés de la nature. Dans sa réponse au referendum, l'un des rares membres de l'Académie qui se soient prononcés pour la vitesse rappelait tout d'abord cette phrase légendaire du fameux entraîneur que fut Choppy Warburton : « Donnez-moi le roi de la vitesse et j'en ferai le roi du fond. » Et il citait aussi cet exemple concluant d'un Cottereau se mettant en tête, avec ses jambes et son coffre de sprinter, de gagner Bordeaux-Paris, et le gagnant en battant, par sa vitesse, dans les derniers mètres, un Stéphane au fond duquel il avait pu résister pendant près de 600 kilomètres.

Oui, évidemment, si vous pensez au but pratique de la marche, du cyclisme, de la natation ou de l'hippisme, il faut pouvoir aller longtemps. *Chi va piano va sano*, dit le plus honnête des proverbes. Mais là n'est pas la question. Nous parlons de l'acte sportif en lui-même [et non de courses à faire dans Paris, ni de raids militaires à exécuter sans défaillance en temps de guerre. Nous parlons de l'athlète-type et non des individualités arrivés à un bon résultat par un entraînement journalier, nous parlons de Gladiateur ou de Flying-Fox et non des milliers de braves chevaux qui tous les jours, en trainant leur fiacre, déploient des trésors de résistance.

Or, jamais l'athlète ou le cheval de vitesse, dont les champions ont toujours été infiniment rares, n'a été autre chose que l'ensemble merveilleux d'une musculature puissante; un cœur solidement attaché dans un corps solidement construit.

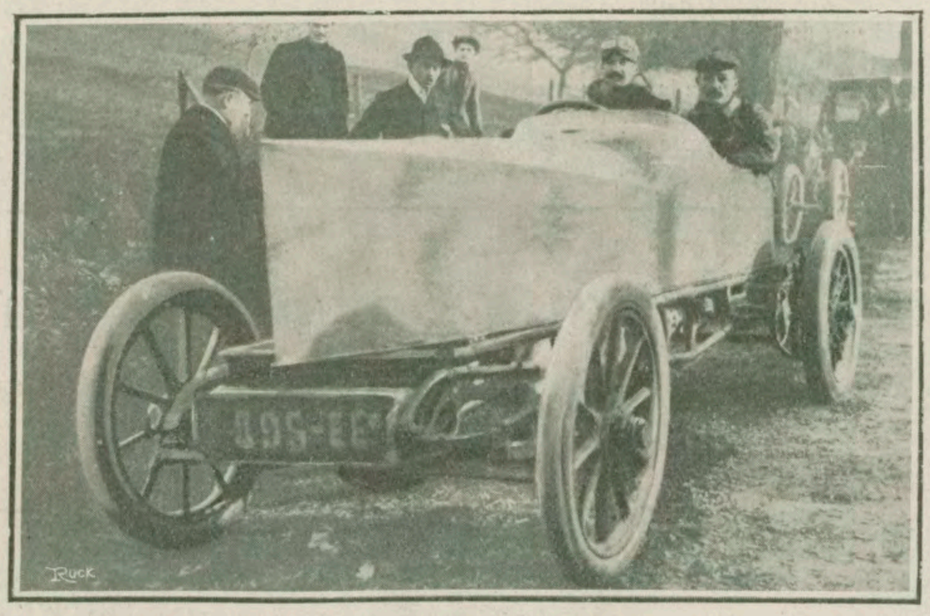
Les exemples venant à l'appui de cette thèse sont d'ailleurs nombreux.

Faut-il en chercher quelques-uns. C'est, ma foi, bien facile.

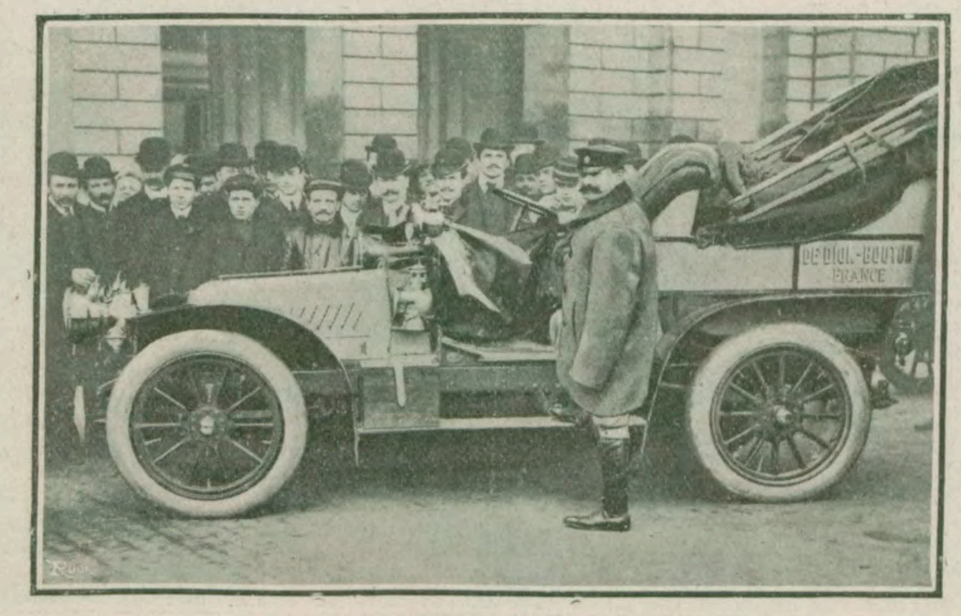
La course à pied est le sport simple par excellence, puisque l'athlète est livré à ses propres moyens dans la plus rigoureuse acception du mot.

Or, cherchez en votre mémoire le nom des derniers grands sprinters parmi les coureurs à pied que nous avons pu connaître depuis quelque quinze ans. A l'étranger les Duffy et les Kraenzlein sont rares, chez nous je ne vois guère que Tournois et Guy Gauthier qui méritent d'être rangés dans la phalange sacrée de ces grands coureurs de vitesse.

Prenons Gauthier, qui est le plus près de nous. Vous souvenez-vous de ce magnifique gaillard à l'arrivée d'un 100 mètres plat? Tout en lui donnait alors l'impression de la plus prodigieuse puissance physique qui put être déployée par un homme livré à ses seuls moyens.



Rigolly sur sa 100-chevaux.
La 100-chevaux de Rigolly, avec son avant formidable, ressemblait plutôt à une locomotive qu'à une automobile. A Ostende, en 1904, elle a couvert le kilomètre (départ lancé) en 21 s. 3/5, ce qui nous donne une moyenne de 166 kil. 666 dans l'heure.



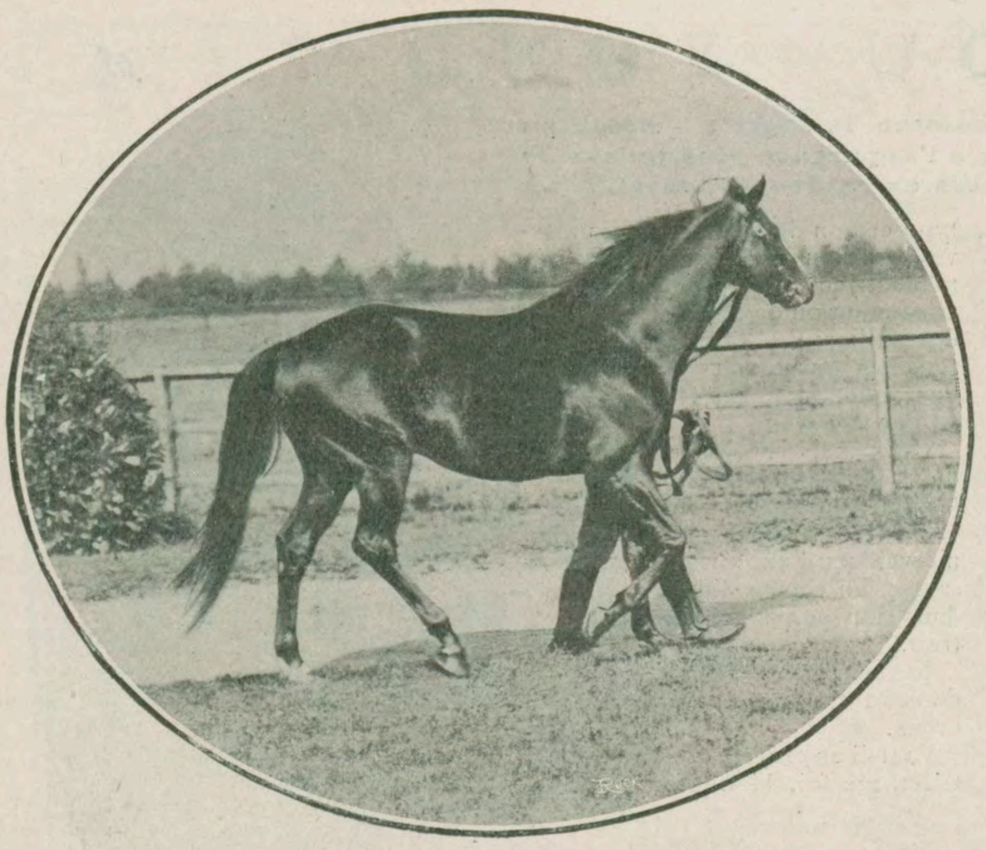
Le tour de l'Europe en automobile.
Il y a un an, Cormier, le chauffeur bien connu, fit à bord de cette voiture, le tour de l'Europe par Florence, Vienne, Bucarest, Varsovie, Berlin, Bruxelles, Strasbourg, Genève, et retour. Inutile d'insister sur le contraste entre la silhouette de cette voiture et celle de la voiture Gobron de Rigolly.

Un coureur de fond : Shrubb.
Shrubb, de petite taille, mais de musculature solide et harmonieuse, est le type du coureur de fond. Shrubb est le recordman du monde (amateur) de l'heure, avec 11 milles 1.137 yards (18 kil. 739,50).

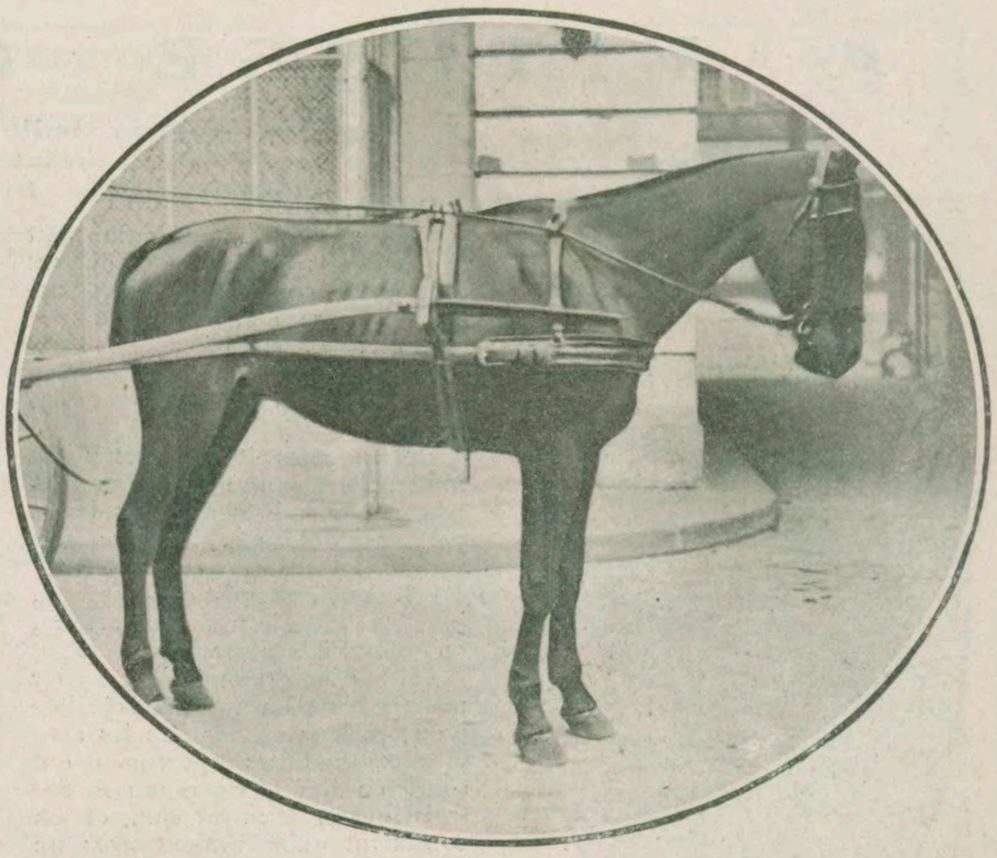
Et voici qu'au contraire nous trouvons un nombre considérable de coureurs à pied ayant été de vrais champions de fond. L'extraordinaire Schrubb n'a pas une structure autrement impresionnante. C'est un bel athlète, mais comme il y en a beaucoup, au point de vue structure et musculature. Mais il y en a aussi des Lermusiaux, cœur solide, mais athlète douteux, champion qu'un souffle eût renversé, nous avons Prévost, le recordman de l'heure, dont l'esthétique est plus que douteuse ; et dix autres, et cent autres qui ont plus encore l'apparence de gringalets chétifs.

La race chevaline est aussi un frappant exemple de la même loi naturelle. Nous avons eu un Gladiateur, un Stuart et un Flying Fox. Combien pourrons-nous, de par le monde, compter d'Anatoles capables d'aller à un train moyen de Bordeaux à Paris.

Est-il possible de comparer la structure de ce champion du fond aux admirables monuments édifiés, une fois tous les dix ans, par la nature, et qui sont l'orgueil du turf.



Flying Fox.
Le célèbre étalon du Jardy, avec ses pieds un peu grands, son aspect central presque lourd par la puissance, avec tous ses points de force saillants, paraîtrait commun au repos. En mouvement, sa physionomie s'allume, ses muscles ressortent. Il est bâti pour fournir un effort considérable et court.



***Anatole*, le vainqueur du raid Bordeaux-Paris.**
Anatole, qui a couvert les 744 kilomètres du raid Bordeaux-Paris en 50 h. 40 m. 15 s. (moyenne : 14 kilom. 680 à l'heure), est loin d'avoir l'apparence de puissance de Flying-Fox. C'est le produit d'une jument du Gers et d'un cheval de pur sang anglais. Toute sa membrure, sèche, en fait l'animal propre a fournir un effort continu.

Et c'est pourquoi, voyez-vous, les sportsmen purs ont été toujours plus fébrilement angoissés au spectacle d'un Morin luttant coude à coude avec Jacquelin dans les derniers cent mètres d'un grand match qu'à la ronde incessante d'un Huret ou d'un Vanderstuyft, plus emballés par un Gauthier ou un Flying Fox broyant le gazon sous son vertigineux effort que par la foulée mille fois répétée d'un Schrubb ou d'un Anatole, et plus profondément remués enfin par une voiture de course crevant l'espace comme un obus que par la longue et méthodique promenade d'un vainqueur de concours d'endurance.

Géo Lefèvre.

Sport Athlétique Bordelais contre Sporting Club Universitaire

Frantz Reichel, le capitaine du S. C. U. F.

En touche.
Une partie très intéressante a eu lieu dimanche dernier entre les équipes du Sporting-Club Universitaire de France et le Sport Athlétique Bordelais. La victoire est revenue au team Parisien par 13 points à rien.

Barthe, le capitaine du S. A. B.

LES LUTTES AU CASINO DE PARIS

Castelli-Petersen. ANGLIO TOMBE WINZER

Anglio l'Effroyable.

Le terrible mulâtre est né à la Martinique ; il pèse à l'heure actuelle 120 kilos, mesure 1 m. 92 ; il est âgé de 27 ans. Il fut d'abord un boxeur d'une résistance extraordinaire ; il débuta à la deuxième Ceinture d'or, où il se classa dans la poule finale, après avoir mis en péril Pons, Pétersen, et Raoul le Boucher. Depuis, il a lutté à Copenhague, et il fut second, derrière Pétersen, qui mit 3 heures pour le tomber.

Winzer.

Winzer est Allemand (originaire de Hambourg) ; il a 31 ans, son poids est de 105 kilos, sa taille : 1 m. 82. C'est un lutteur froid et scientifique ; il a participé à la dernière Ceinture d'or. Les Allemands le considèrent comme un de leurs meilleurs athlètes.

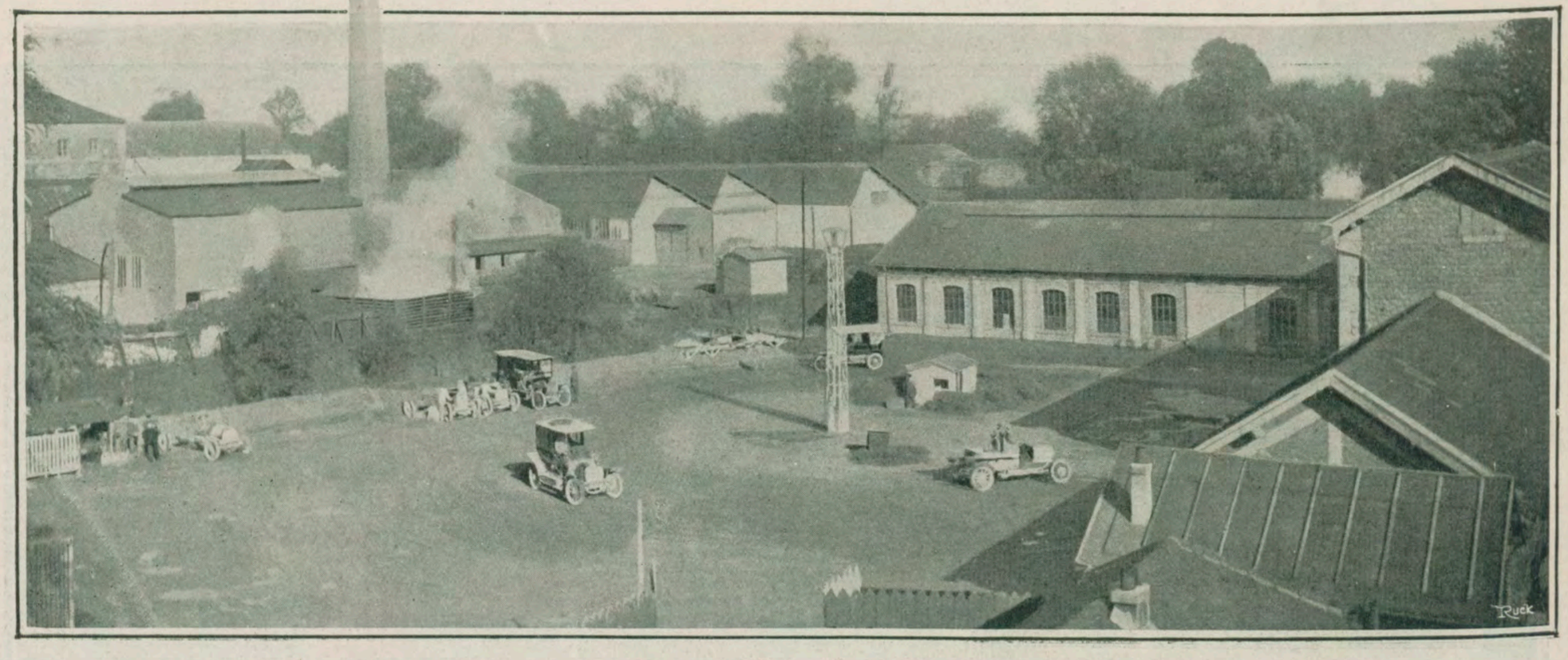
Pétersen.

Les belles performances de l'athlète danois sont bien connues de tous les sportsmen. Pétersen est de taille ordinaire, 1 m. 76, il pèse 103 kilos ; il débuta en France en 1901, et on le surnomma alors « le sauvage » parce qu'il luttait avec une brutalité inouïe. En 1900, Pétersen revint transformé : plus que jamais, il lutta en force, mais il apprit les ruses du métier, et personne ne lui résista. Il tomba Raoul le Boucher, et fut proclamé champion du monde.

Castelli.

L'athlète romain Castelli est en pleine force de l'âge ; il mesure 1 m. 76, et pèse 105 kilos. En 1900 il remporta une victoire réellement sensationnelle, au cirque Medrano, sur Laurent le Beaucairois. Depuis il eut à souffrir de la malaria, puis, complètement remis, il fit une tournée triomphale en Autriche-Hongrie.

Nos Usines d'Automobiles : Hotchkiss



La cour des Usines Hotchkiss.
Derrière les ateliers se trouve la piste servant aux essais des châssis.

Les Usines Hotchkiss à Saint-Denis
Visite dans les divers ateliers

Saint-Denis, satellite de la capitale, dont l'abbaye célèbre sert de sépulture à ceux qui nous gouvernèrent, est aussi l'un des centres d'action choisis par l'industriel, aujourd'hui vrai maître des destinées du pays où il produit, bien qu'il n'y soit pas royalement inhumé.

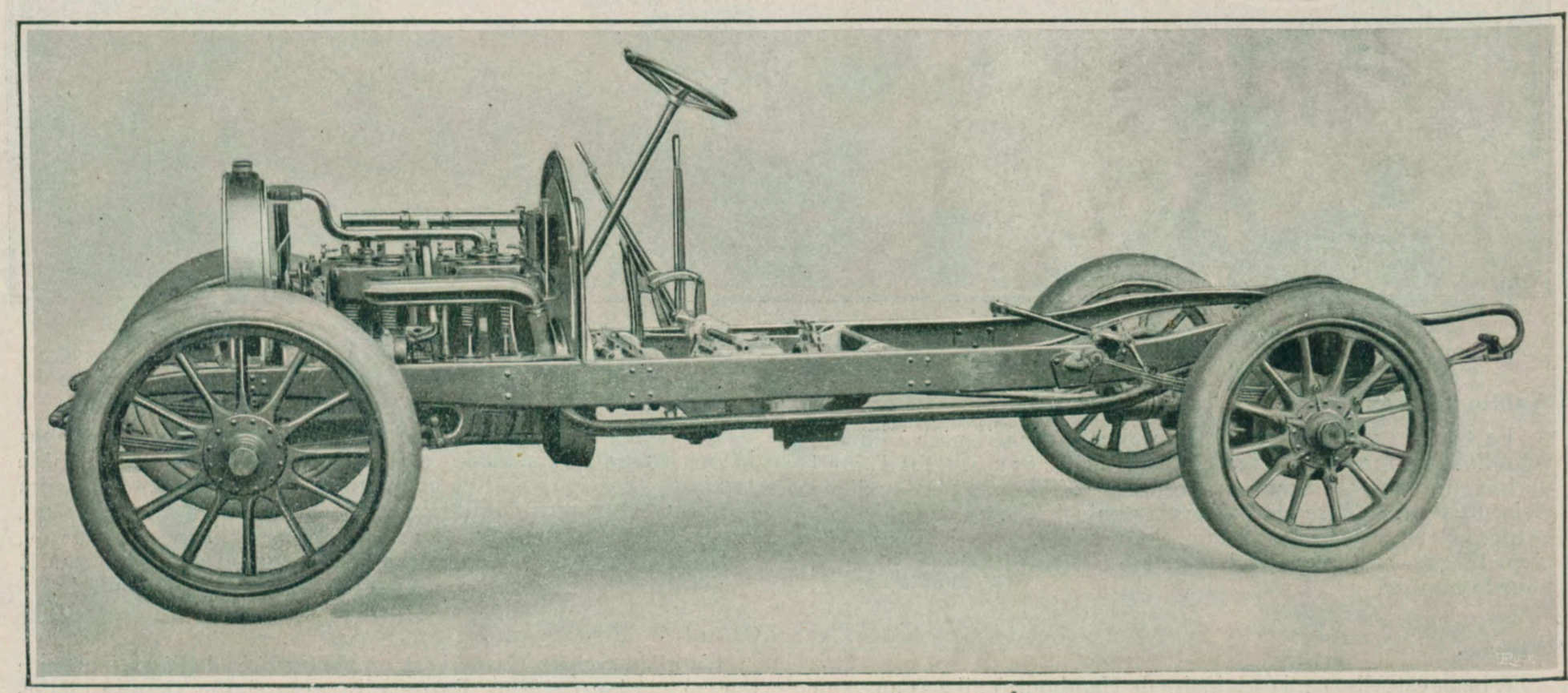
M. B. B. Hotchkiss s'établit à Saint-Denis en 1875 et fabriqua des bouches à feu adoptées par la plupart des marines du monde. La maison, devenue en 1887 : « Société des Anciens Etablissements Hotchkiss et Cie, débutait il y a trois ans dans la construction automobile.

Pénétrant dans une salle dont la haute toiture vitrée envoie des flots de lumière, nous pouvons admirer la mitrailleuse Hotchkiss qui, pour le rechargement de l'arme utilise une partie des gaz produits par l'explosion, tandis que son canon semi-automatique emploie le recul pour la manœuvre de culasse et supprime un servant. Ces problèmes sont résolus de si ingénieuse façon que nous pénétrons avec grande curiosité dans un hall immense où sont fabriqués canons et automobiles.

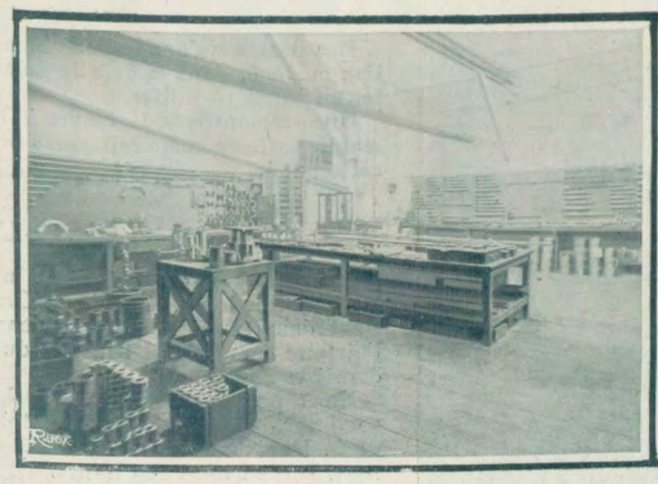
Près de six cents machines-outils font silencieusement leur travail de précision. D'un côté, c'est un canon qu'entame le burin, de l'autre un vilebrequin que le tourneur met d'épaisseur et qui sera tout à l'heure monté sur billes, spécialité de la maison. Ici, dix hommes déplacent les 3.500 kilos que pèsent un 76 millimètres et son affût. Là-bas, un moteur de 250 chevaux nous montre ses bielles géantes sortant de leur carter de bronze. Voici l'ajustage des pièces d'automobile; nous voyons les cardans, directions, changements de vitesses. Plus loin, le montage des essieux ; là-bas, nous nous arrêtons à celui de la nouvelle voiture.

Sortant du hall, nous entrons dans l'atelier des réparations, puis dans un bâtiment attenant, nous écoutons le réglage d'un moteur au banc d'essai. En face, un deuxième atelier de montage et, au centre de ces constructions une vaste piste circulaire où tournent les voitures neuves.

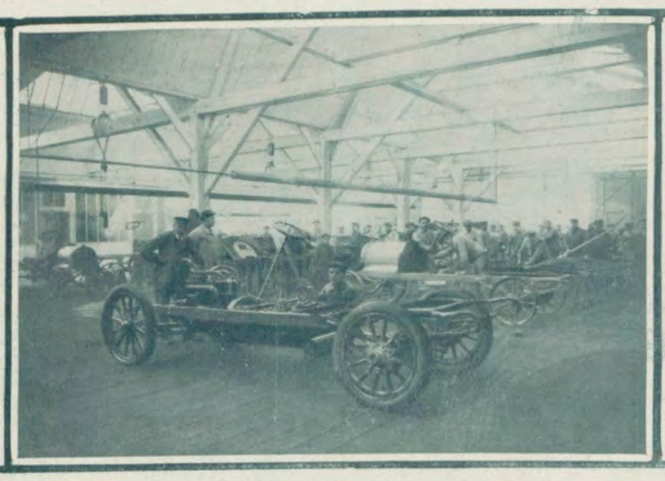
Nous avions vu la trentaine de parties dont se compose la mitrailleuse, remontées en quelques secondes, sans une seule vis, goupille ou écrou. Nous savions comment les aciers avaient été



Un châssis Hotchkiss de 33 HP.
Les châssis Hotchkiss sont suffisamment bas pour assurer la stabilité de la voiture et faciliter l'accès de toutes les pièces du mécanisme. L'allumage se fait par magnéto à haute tension avec bougies.



La salle du contrôle, où se fait la réception des pièces.



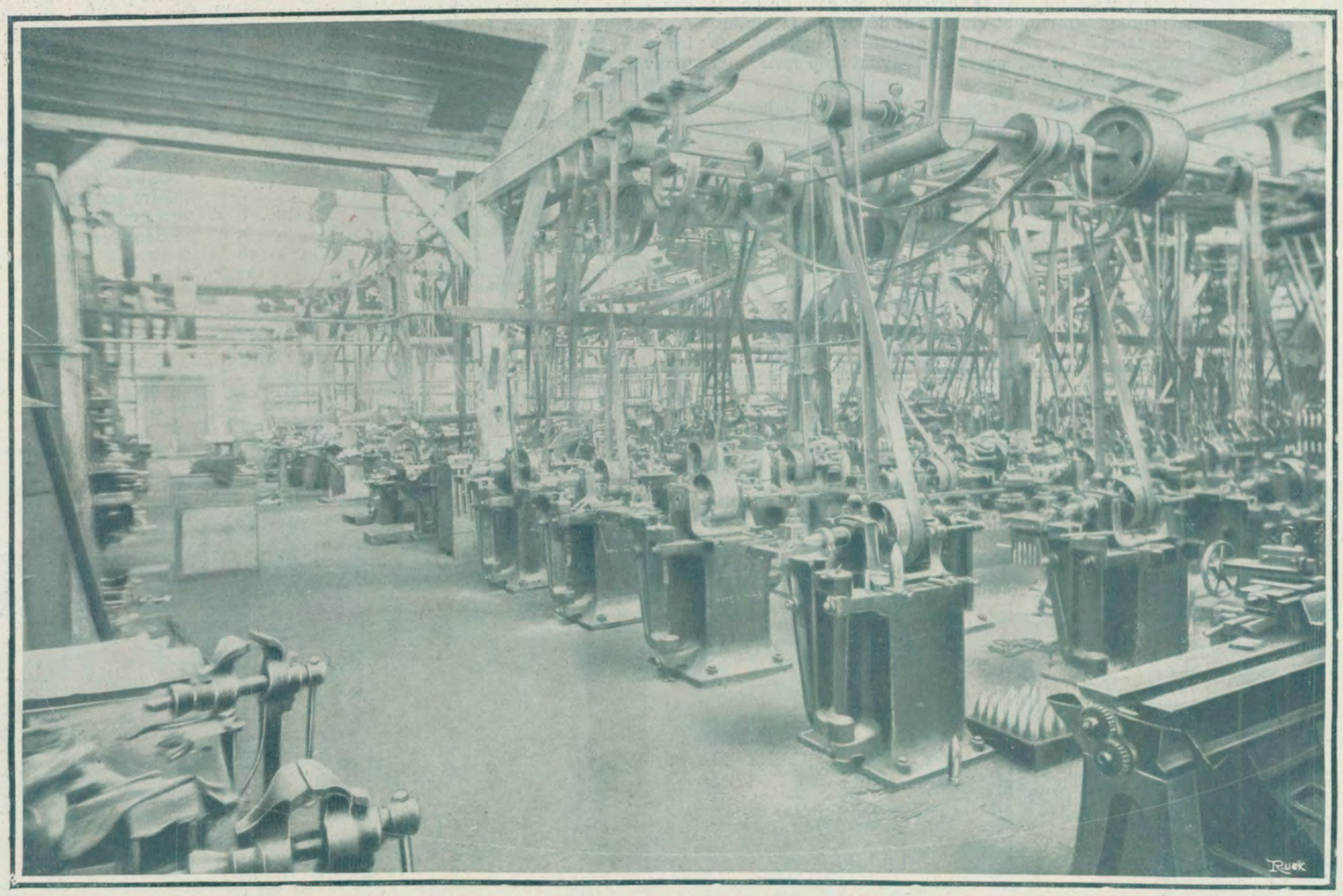
L'atelier de montage des châssis.

Le montage des essieux.

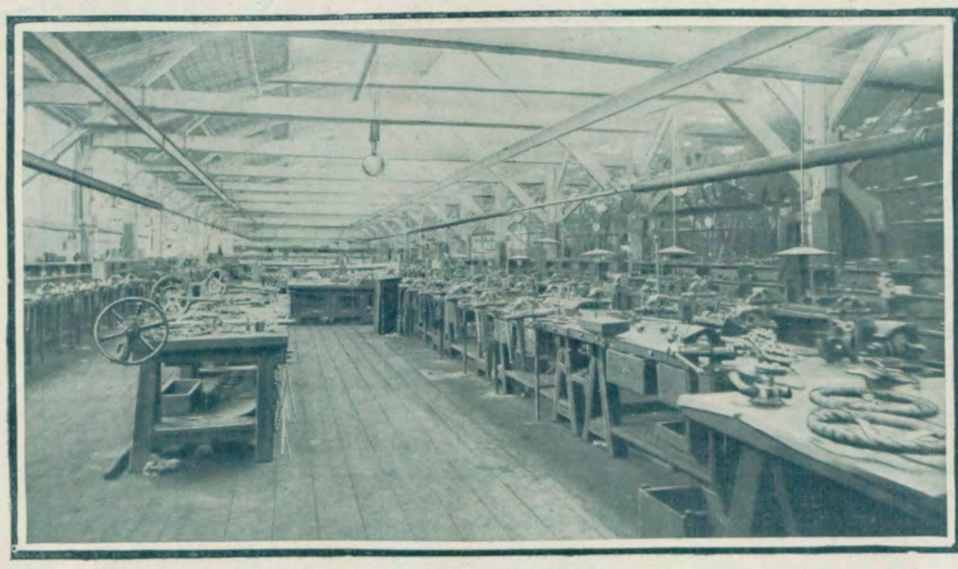
essayés, nous avions remarqué le fini de chaque pièce et la précision du montage. Nous nous étions ensuite dirigés vers l'automobile, et nous avions étudié l'influence d'une construction sur l'autre et nous avions retrouvé les mêmes soucis de simplicité générale et de perfection dans chaque partie.

Nous sentions combien il faut de labeur incessant et de soins méticuleux pour établir ces canons à tir rapide aussi bien que ces voitures de vitesse et il nous vint à l'idée que si, quelque jour, les théories humanitaires prévalaient, ce serait chez Hotchkiss, l'évolution d'une construction vers l'autre, de l'engin qui gronde au moment de la séparation des peuples vers celui qui les unit. Mais, en attendant ces temps, hélas trop lointains, chaque pays travaille, cherchant le moyen le plus rapide d'anéantir son voisin. Peut-être Hotchkiss en trouvera-t-elle un nouveau, lorsque, combinant ses deux fabrications, la célèbre marque nous donnera le premier canon automobile pratique.

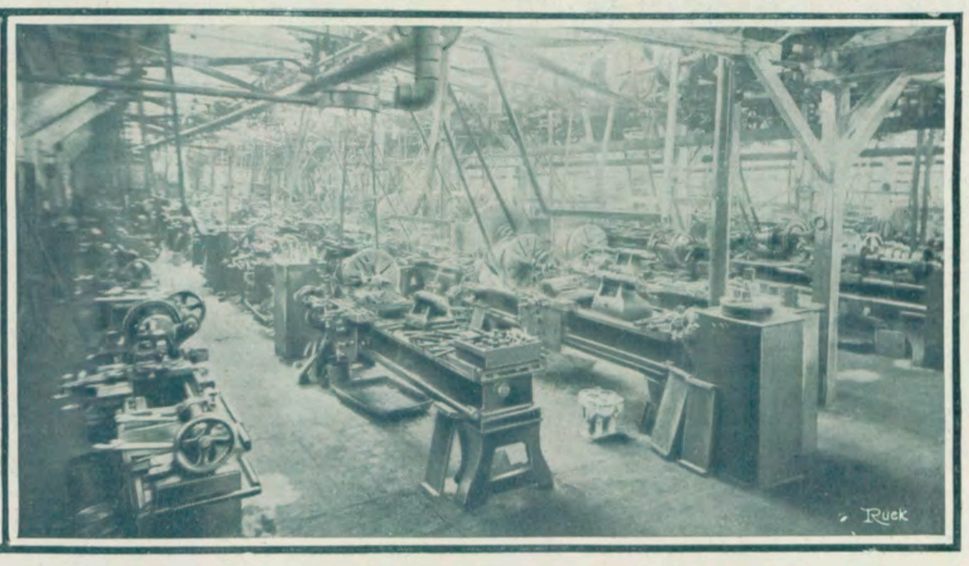
R. T.



Une machine à fraiser les projectiles et les pièces d'automobiles.



L'ajustage.



La travée des tours.

NOS ÉCHOS

Reliures.

Cartons Relieurs.

Cartons Protecteurs.

A l'occasion du Nouvel An, nous rappelons à nos abonnés et lecteurs désireux de conserver l'intéressante collection des numéros de la *Vie au Grand Air*, parus en 1905, qu'ils trouveront dans nos bureaux, 9, avenue de l'Opéra :

1° *Reliure* toute prête à donner à son relieur pour faire établir les collections annuelles, modèle riche, 3 fr. 50.

2° *Carton relieur* permettant de réunir automatiquement au fur et à mesure les 52 numéros, modèle riche, 4 fr. 50.

3° *Carton protecteur*, pour hôtels, cafés, salles d'attente, permettant de conserver les 4 ou 5 derniers numéros, modèle riche, 3 fr. 50.

Expédition pour la France : 0 fr. 85 en plus.

La Grande Semaine Maritime.

Le Comité de la Grande Semaine Maritime s'est réuni au siège social de la Ligue Maritime Française le 28 octobre 1905.

Le public américain à la Coupe Vanderbilt.

La Coupe Vanderbilt, courue en présence d'une foule dont la photographie ci-dessus donne une idée, fut un triomphe pour le pneu Dunlop *; on sait qu'en effet, non seulement la voiture victorieuse garda de bout en bout le même train de bandages, mais que ceux-ci n'étaient pas des pneus spéciaux dits de* course, *mais d'une sorte commerciale.*

NOS ÉCHOS

Il a décidé qu'une Grande Semaine Maritime aur lieu en 1906, dans la baie de Seine, du mardi 10 juil let au lundi 16 juillet.

Une remontée du Havre à Rouen terminera manifestation comme celle qui a si brillamment réus cette année.

Un joli Cadeau

Quel plus joli cadeau à faire à un jeune homme qu la collection de la *Vie au Grand Air*, qui con tient dans ses huit volumes, magnifiquement relies l'histoire complète et illustrée du sport dans ces hui dernières années.

Nous pouvons offrir ces collections au prix d 50 francs l'année 1898 — extrêmement rare — d 25 fr. les six années suivantes, et de 28 francs l'anné 1905, soit au total 220 francs.

Les mêmes collections élégamment brochées, 3 franc de moins par année, soit 204 francs les 8 volumes.

Joindre 1 fr. 50 pour frais d'envoi.

A nos correspondants

Nous serions reconnaissants, à nos correspondants d'indiquer leur nom au crayon au dos des épreuves ou sur la gélatine, dans un coin des clichés qu'ils nous adressent, afin d'éviter des confusions et de omissions possibles dans le paiement.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

S'il est une nécessité qui se fait chaque jour plus impérieuse, c'est bien celle du développement physique du corps, l'énergie morale et intellectuelle n'étant le plus souvent que le corollaire de celle physique.

Il est souvent difficile à un jeune homme d'aller dans un gymnase public, il n'en a parfois, en effet, ni le temps ni le moyen; pour un homme d'un certain âge ou d'une certaine situation, cela peut être désagréable; pour les dames et les jeunes filles, enfin, c'est souvent impossible, car les exercices que l'on y fait sont généralement violents et dépassent la mesure nécessaire à l'hygiène, par leur excès même. Du reste la gymnastique aux agrès est souvent trop rude pour les débutants.

Notre exerciseur comble donc une véritable lacune, puisqu'il permet à tout le monde de faire dans sa propre chambre, sans témoins gênants, des exercices hygiéniques, progressifs et faciles à régler.

Il présente enfin ce gros avantage qu'on peut l'accrocher dans une chambre, et que même si l'on est très occupé, on peut toujours trouver cinq minutes pour en faire à son lever, avant chaque repas et avant de se coucher.

Au point de vue hygiénique on ne doit pas s'attacher, en effet, à faire beaucoup d'exercice; ce qu'il faut surtout, c'est en faire régulièrement un peu tous les jours. Ne ferait-on que trois ou quatre fois chaque mouvement, ce serait excellent à condition, toutefois qu'on répète ces exercices tous les jours. Les personnes qui ne se sont jamais adonnées aux sports devront ne faire les premiers jours que deux ou trois mouvements seulement, car on ne saurait débuter trop doucement.

Nous avons établi quatre types d'exerciseurs correspondant à des forces différentes :

Pour dames et enfants.	prix 8 fr.
Pour hommes et jeunes gens	9 fr.
Pour athlètes.	10 fr.
Pour hercules.	12 fr.

Chaque exerciseur est renfermé dans une boîte en carton et livré avec une notice très complète, donnant la manière de le poser et indiquant, à l'aide de nombreuses photographies, les différents mouvements à y exécuter.

Plusieurs de nos clients nous ont quelquefois fait remarque que nos exerciceurs étaient trop doux et n exigeaient pas un effort musculaire assez énergique. Cette objection pêche par la base; il ne faut pas demander, en effet, à notre appareil un travail musculaire analogue à celui obtenu avec de gros poids; notre exerciseur fait seulement produire un travail modéré, qu'il faut prolonger sans all r jusqu'à la fatigue, si l'on veut arriver à un beau développement.

Michelin et Cie.

LE FOOTBALL RUGBY A LYON

Le Challenge Franco-Suisse. Football Club de Lyon contre Sporting Club de Lyon.

C'était à Lyon la première rencontre vraiment sérieuse de la saison. Le Football Club a triomphé du Sporting par 14 points (4 essais) à rien. Pendant la première mi-temps, le Sporting dut céder et laisser marquer 3 essais. A la reprise, il se ressaisit et put menacer les buts adverses, mais sans parvenir à marquer; le Football Club, après s'être désuni un moment, marquait 2 essais et réussissait à en marquer un troisième. Le Sporting, malgré sa défaite, a montré d'excellentes qualités au cours de la partie.

L'abondance des matières nous oblige à supprimer aujourd'hui notre rubrique CORRESPONDANCE

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. Le Gérant : Jarrige.